12 (300) ROK VII 16 – 22 MARCA 1952
Cena 60 gr



TRZYSTA TYGODNI

Oddajemy Wam do rąk, towarzysze, dwunasty z kolei w tym roku numer SiM-u. Z wyglądu — niewiele różniący się od innych dotychczas wydanych, chyba może bardziej oryginalną okładką, na której bystre oko czytelnika SiM-u rozpozna sylwetkę nowego polskiego szybowca („Bocianem" go ochrzczono). Wewnątrz numeru — znajdziecie wszystkiego po trochu, plon tygodniowej wytężonej pracy zespołu redakcyjnego.

Numer ten nie jest jednak... takim sobie zwyczajnym SiM-em. To prawda, że tak samo jak tydzień temu kupiliście go w kiosku „Ruchu" lub przyniesiono go Wam z poczty, tak samo — w mniejszym lub większym stopniu zaciekawią Was, zadowolą... lub nie, poszczególne jego pozycje.

To wszystko prawda. Numer ten jednak zasługuje na większą, od poprzednich, uwagę. A stało się to dlatego, bo...

(...jeszcze nie, napisz najpierw trochę o tym co było w redakcji!

— Dobrze, ale w „trzech słowach").

*

REDAKTOR NACZELNY: — Słuchaj Paweł, kiedy ja się wreszcie doczekam na pierwsze egzemplarze „dwunastki"?

REDAKTOR ODP.: — Przed chwilą dzwonił techniczny z drukarni, za parę minut będą odbitki szczotkowe po złamaniu.

RAY. (do Sarn.) — Jadziu, ostrzmy ołówki! Trzeba pomóc w korekcie.

Otwierają się drzwi, wchodzi uśmiechnięty redaktor techniczny, daje redaktorowi odpowiedzialnemu odbitki numeru. Zaczyna się zespołowe czytanie. Paweł starym „Pelikanem" wykreśla jakiś tytuł, pisze nowy, energicznie otacza ramką jeden z „rozłażących" się rysunków.

ZAR.: — A sprawdźcie, czy numer i data na okładce w porządku!

Nagle rozlega się głośno:

WIL.: — Koledzy...! Trzysta, a my nic? Ani słowa o tym w SiM-ie?

Ogólne zakłopotanie. Wszyscy z uwagą wpatrują się w owalne, białe wycięcie u dołu okładki. Do licha, przecież to trzechsetny numer... W gorączce roboty zapomniało się o własnym jubileuszu.

*

Rzeczywiście, numer ten — dwunasty w tym roku jest jednocześnie 300-nym, licząc od początku. O jubileuszu tym, który zazwyczaj czci się konkursem lub w inny odświętny sposób, po prostu omal nie zapomnieliśmy. Stało się to w wirze naprawdę wytężonej pracy — dla Was, towarzysze.

To nic, że nie ma w numerze konkursu, że jedynym uczczeniem jubileuszu jest tych parę słów, które potraktujcie jako krótką rozmowę dwóch towarzyszy pracy, dwóch szczerych przyjaciół. — SiM-u i Was.

Czy mamy odwiecznym zwyczajem, szczegółowo wyliczać nasze osiągnięcia, wykazywać co powstało w SiM-ie nowego, co znikło z jego szpalt, a co jeszcze się planuje?

Sądzimy, że nie. Znacie SiM przecież tak dobrze, że wydaje nam się to zbyteczne. Zresztą — zbyt dużo gadulstwa na papierze będzie nietaktem wobec ogromu pracy, jaka toczy się wokół nas, wszędzie, w całej Polsce. Oceniajcie SiM takim, jakim on jest, po jego pracy, czyńcie to surowo, z pełnią odpowiedzialności. My teraz — ani słowa o sobie, Wy piszcie do SiM-u i gańcie go, jeśli trzeba, lub chwalcie — jeśli tylko zasłużył.

Możemy Wam przyrzec, towarzysze, że w dalszym ciągu będziemy pracować dla Was z niemałym zasobem entuzjazmu. Będziemy starali się wydawać SiM coraz lepszym. To Wam przyrzekamy. Mamy także do Was skromną prośbę: gdy zauważycie usterki w naszej pracy — alarmujcie natychmiast! Podacie nam w ten sposób pomocną, przyjacielską dłoń. Wasza czujność, Wasza bojowa krytyka pomnożona przez naszą czujność i coraz lepszą, wydajniejszą pracę — dadzą w efekcie SiM taki, o jakim wielu z Was (i nas) marzy. Mamy duże ambicje, macie je Wy także na pewno, wspólnie zdziałamy wiele.

Sądzimy, żeśmy się porozumieli. Była to więc maleńka, no jakby tu powiedzieć, robocza konferencja (o, chyba tak!) z okazji 300-go numeru.

Życzymy Wam, Drodzy, Kochani Przyjaciele — dużo pomyślności. Nasz jubileusz — jest przecież i Waszym, bo SiM jest przecież Wasz.

Przesyłamy Wam serdeczne pozdrowienia z robotniczej, z entuzjazmem pracującej Warszawy. Czy wiecie, że metro rośnie nieustannie, że MDM zmienia się z godziny na godzinę, piękniеje, olbrzymieje? Że we wspaniałym rytmie ofiarnej pracy potężnieje Żerań — gigant, strzelają w niebo wieżowce i coraz więcej bloków oddają robotnikom na mieszkania murarze Muranowa, Pragi i Mirowa?

Te słowa mimowoli przychodzą na myśl na zakończenie felietonu. Cóż, mają pierwszeństwo przed słowami oficjalnego, urzędowego zakończenia. Więcej: one pasują wszędzie, na początki i zakończenia wszystkich artykułów we wszystkich pismach naszego kraju, nic więc dziwnego, że zawędrowały i tu, do tego felietonu w 300-nym numerze lotniczego SiM-u.

J. Z.



DWA POLSKIE REKORDY MIĘDZYNARODOWE

Komisja Sportowa FAI zatwierdziła następujące wyczyny polskich pilotów szybowcowych, wpisując je na oficjalną listę rekordów FAI:

KOBIECE REKORDY MIĘDZYNARODOWE W KLASACH

Klasa D — I — Szybowce jednomiejscowe.

Odległość w linii prostej przelotu docelowo-powrotnego.

Pilot Lucyna Wlazło na szybowcu „Mucha" SP-1098, po trasie Warszawa Anin — Łódź Dąbrówka i z powrotem, dnia 1 lipca 1951 r.

248.45 km

MIĘDZYNARODOWE REKORDY W KLASACH

Klasa D — II — Szybowce wielomiejscowe.

Odległość w linii prostej przelotu docelowego.

Pilot Aleksander Pawlikiewicz z pasażerem Zdzisławem Pakielewiczem na szybowcu „Żuraw" SP-524, z Leśnicy k. Wrocławia do Warężа k. Sokala, dnia 19 lipca 1951 r.

511.51 km

LOTNICY SPORTOWI O PROJEKCIE KONSTYTUCJI

Biorąc do ręki projekt naszej Konstytucji byłam z góry przekonana, że znajdę w nim dalsze potwierdzenie troski naszego ludowego rządu o rozwój i umasowienie sportu. Art. 59 projektu Konstytucji daje nam gwarancję osiągania coraz to lepszych wyników w sporcie, w tym wypadku w szybownictwie — wyników o jakich w Polsce sanacyjnej nie można było nawet marzyć.

Urodziłam się na wsi i spędziłam tu całe nieomal dzieciństwo. Wychowywali mnie dziadkowie, średniorolni chłopi. Rodzice moi nie mogli zapewnić ani sobie ani dzieciom minimum egzystencji. Nie miałam przy tym stanie rzeczy żadnych szans na naukę czy uprawianie sportu szybowcowego.

Do dziś dnia chowam w pamięci małe zdarzenie, które miało miejsce rok temu. Będąc znów w swojej rodzinnej wsi z tradycyjną wizytą u dziadków, spotkałam się z dawnymi towarzyszami zabaw. Byłam bardzo wzruszona objawami szacunku i radości jaką mnie okazywali, pokazując zbierane skrzętnie wycinki z gazet ze wzmiankami o moich osiągnięciach w szybownictwie. Są dumni ze mnie, a przede wszystkim z tego, że nasza wieś ma oprócz 3 znanych w powiecie traktorzystów, jednego pilota, z którym kiedyś paśli krowy.

Romantyzm powiecie?—możliwe, ale to jak gdyby weksel na dług wdzięczności dla władzy ludowej za mój IV stopień wyszkolenia, za pierwszą kobiecą złotą „D" w Polsce, za prawo do sportu, nauki i pracy.

BARBARA DANKOWSKA

Na zdjęciu obok: grupa uczestników kursu doskonalącego i unifikacyjnego dla instruktorów szybowcowych i silnikowych. Kurs ten zorganizowany przez ZGLL odbył się w dniach od 18.II. — 18.III. w Inowrocławiu. Fot. LL.



AKTYWNI PILOCI LL

W związku z przyjęciami na szkolenie lotnicze, piloci Aeroklubu Kujawskiego przeprowadzili szereg pogadanek i prelekcji, zapoznających młodzież z ludowym lotnictwem i pracą organizacji Ligi Lotniczej.

Za aktywną pracę w tej akcji należy wyróżnić pilotów Stępińskiego i Wojciechowskiego.

WZMAGAMY CZUJNOŚĆ

W związku z procesem szajki szpiegowskiej, działającej na terenie Śląska, członkowie Aeroklubu Śląskiego uchwalili rezolucję, potępiającą wrogą działalność anglo-amerykańskich najmitów, zobowiązując się jednocześnie do zaostrzenia czujności wobec zbrodniczych dążeń imperialistów.

DZIŚ PIELĘGNIARKI JUTRO LOTNICZKI

Koło Ligi Lotniczej przy Państwowej Szkole Pielęgniarstwa w Kielcach jest jednym z najmłodszych kół szkolnych na tym terenie. Pracę swoją zaczęło dopiero przed 6 miesiącami, a już dużo można powiedzieć o osiągnięciach.

Członkinie koła zorganizowały podczas uroczystości lotniczych punkty sanitarne, zorganizowały uroczystą akademię lotniczą z okazji V Tygodnia Lotnictwa, przeprowadziły szkoleniową wycieczkę na lotnisko, w której wzięły udział wszystkie uczennice szkoły.

Koło raz na miesiąc wydaje gazetkę ścienną, przeprowadza dyskusje nad obejrzanymi filmami lotniczymi i przeczytanymi książkami. Występy sekcji artystycznej koła na akademiach i uroczystościach cieszą się dużym uznaniem wśród publiczności.

Koło wykonało także w 100 procentach swoje zobowiązanie ku czci 34 rocznicy Wielkiej Rewolucji Październikowej.

A oto krótka historia powstania tego przodującego koła.

— Z początku zapisało się 25 dziewcząt. Na czele zarządu stanęły koleżanki Piech, Pela, Nazarewicz i Staszczyk, które z miejsca ruszyły pracę koła.

W pierwszych dniach uczennice szkoły odnosiły się do pracy w kole LL nieufnie, ale przykład koleżanek już należących do Ligi Lotniczej i miłość do lotnictwa zrobiły swoje. Po trzech miesiącach liczba członkiń koła osiągnęła cyfrę 96. Należy tu zaznaczyć, że cała szkoła liczy 144 uczennice.

Obecnie dzięki wytężonej pracy, koło LL przy PSP zostało wyróżnione jako najlepsze koło szkolne LL w całym województwie.

W ostatnich dniach członkinie koła podjęły zobowiązanie zwiększenia prenumeraty pism lotniczych do 100 procent, zorganizowania KWWL, przeszkolenia wszystkich członkiń koła na kursach szybowcowych i spadochronowych oraz stałego podnoszenia poziomu swych wiadomości o lotnictwie.

Koło LL przy PSP wzywa do współzawodnictwa w pracy wszystkie koła LL z województwa Kieleckiego. (w)

WYTĘŻONĄ PRACĄ UCZCIMY 60 ROCZNICĘ URODZIN PREZYDENTA BOLESŁAWA BIERUTA I DZIEŃ 1 MAJA

Ponadplanowa produkcja wartości 1 250 000 zł — 25 ton zaoszczędzonej blachy — 1 138 nowych projektów racjonalizatorskich — 2 500 zdobytych odznak „Sprawny do pracy i obrony" — to w wielkim skrócie treść zobowiązań robotników wrocławskiego Pafawagu, którymi uczczą oni 60 rocznicę urodzin pierwszego budowniczego Polski Ludowej, Towarzysza Bieruta oraz dzień międzynarodowej solidarności mas pracujących — 1 Maja.

Hasło rzucone przez załogę Pafawagu lotem błyskawicy rozeszło się po całym kraju. Spowodowało ono potężny zryw mas pracujących do ofiarnej, wytężonej pracy. Z kopalń, fabryk i hut, ze szkół i biur dochodzą już odgłosy o podejmowaniu zobowiązań. Czym, jeśli nie wzmożoną pracą możemy godnie powitać dzień urodzin człowieka, którego całe życie jest ogromnym, twórczym trudem. Czym — jeśli nie pracą możemy powiedzieć wielkiemu Przewodnikowi i Nauczycielowi mas pracujących Polski, jak bliski i drogi jest narodowi. Wzmożony wkład sił całego narodu w realizację trzeciego, przełomowego roku Planu Sześcioletniego, będzie dla Towarzysza Bieruta najbardziej cennym upominkiem urodzinowym.

Wezwanie pafawagowców nie pozostało bez echa również wśród ludzi lotnictwa. Stało się ono hasłem do wzmożonej pracy w lotnictwie sportowym Ligi Lotniczej. Piloci i pracownicy LL z entuzjazmem podchwycili wezwanie.

ZESPÓŁ OSTROWSKIEGO OŚRODKA TRENINGOWEGO LL, który za pracę i oszczędną gospodarkę w r. 1951 otrzymał zaszczytne miano przodującego w kraju, pierwszy w lotnictwie odpowiedział na apel robotników wrocławskich, podejmując między innymi następujące zobowiązania:

— oprócz systematycznie przeprowadzanego treningu, wyszkolić do dnia 1 maja br. kilkunastu kandydatów na pilotów szybowcowych II stopnia;

— wyszkolić do dnia 1 maja br. ponad plan kilkunastu skoczków spadochronowych I i II stopnia;

— załoga techniczna do dnia 18 kwietnia br. przeprowadzi dodatkowo systemem gospodarczym generalny remont ciągnika obsługującego start szybowcowy, co przyniesie oszczędności w sumie 5 000 zł;

— wszyscy pracownicy Ośrodka wykonają do dnia 18 kwietnia br. systemem gospodarczym skocznię spadochronową do szkolenia I stopnia, co przyniesie 1 000 zł oszczędności.

Wyrazem wielkiego zrozumienia społeczeństwa dla zadań Ligi Lotniczej w szkoleniu młodzieży w sporcie lotniczym, są zobowiązania podjęte na cześć urodzin Prezydenta Bieruta przez poznańskie zakłady pracy. A oto one:

ZAŁOGA ZAKŁADÓW PRZEMYSŁU GUMOWEGO „STOMIL" W POZNANIU, jak również CZŁONKOWIE KOŁA LL Nr 33 PRZY TYCH ZAKŁADACH zobowiązali się do dnia 28 marca br. wykonać tłoki kauczukowe do zespołu hamulcowego wieży spadochronowej, którą buduje Poznański Okręg LL.

ZAŁOGA ZJEDNOCZENIA Nr 1 BUDOWNICTWA MIEJSKIEGO — ZARZĄD BUDOWLANY Nr 14 (ELEKTRYCZNY) W POZNANIU, zobowiązała się do dnia 28 marca br. doprowadzić światło do miejsca budowy wieży spadochronowej, jak też wykonać pełną elektryfikację tego obiektu.

Zobowiązania ludzi lotnictwa dla uczczenia 60 rocznicy urodzin Prezydenta Bieruta i Święta 1 Maja napływają w dalszym ciągu. (Sarn)

W ROCZNICĘ PPR

Cały naród polski obchodzi uroczyście 10 rocznicę powstania Polskiej Partii Robotniczej — kierowniczej siły narodu polskiego podczas okupacji hitlerowskiej i w pierwszych dniach po wyzwoleniu. Również i my, lotnicy sportowi Polski Ludowej obchodzimy tę rocznicę uroczyście, gdyż PPR odegrała ogromną rolę w budowie ludowego lotnictwa.

Polska Partia Robotnicza była dźwignią, która wydatnie przyśpieszyła odbudowę naszego lotnictwa w pierwszych, jakże trudnych latach po wojnie. Członkowie PPR stali w pierwszym szeregu przodowników pracy w fabrykach lotniczych i warsztatach szybowcowych, organizowali aerokluby i pierwsze koła Ligi Lotniczej, mobilizowali masę pilotów do stałego podnoszenia poziomu swych umiejętności lotniczych i uzyskania coraz lepszych wyników latania.

PPR kierowała rozwojem naszego lotnictwa, ułatwiała wykrycie i zdemaskowanie wroga, który nie mało szpiclów i agentów powpychał do różnych instancji kierowniczych w lotnictwie, niszczył, kradł, szerzył zamęt i wrogą propagandę, starał się wpoić przeświadczenie o „wyższości" techniki zachodniej.

Polska Partia Robotnicza nieugięcie i konsekwentnie walczyła o zaprowadzenie w Polsce ustroju sprawiedliwości społecznej, o wzmocnienie siły i obronności naszego kraju, o jak najszersze udostępnienie młodzieży robotniczej i chłopskiej nauki, a także sportu lotniczego. Jej spadkobierczynią jest dziś Polska Zjednoczona Partia Robotnicza, będąca kierowniczą siłą naszego narodu.

Pod ideowym kierownictwem i bezpośrednią opieką Polskiej Partii Robotniczej powstał również Związek Walki Młodych, skupiający w sobie już podczas okupacji hitlerowskiej najlepszy element młodzieży polskiej, kontynuujący najszczytniejsze tradycje Komunistycznego Związku Młodzieży Polskiej.

ZWM w ponurych latach okupacji hitlerowskiej wychowywał swych członków w duchu bezwzględnej walki z najeźdźcą, a w pierwszych latach po wojnie — na ofiarnych i świadomych budowniczych nowego ustroju w naszym kraju.

Również w lotnictwie PPR i ZWM wychowywały pierwszą kadrę nowych ludzi naszego lotnictwa, wiernych i oddanych lotników Polski Ludowej. Wielu z nich dowodzi jednostkami lotniczymi i lata na odrzutowcach, wielu dostąpiło zaszczytnego miana członka Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej.

10 rocznicę Polskiej Partii Robotniczej lotnicy sportowi Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej czczą wzmożonym wysiłkiem w wyszkoleniu politycznym i lotniczym, przyśpieszając nasz zwycięski marsz w budowie socjalistycznych skrzydeł.

ZDOBYWAMY WSZYSCY SPO

(dokończenie z nr 11 (299) z br.)

Grupa IV. — Wytrzymałość.

Bieg na przełaj 3.000 m — 13 min. 45 sek. Przepłynięcie 400 m (styl dowolny) — 11 min. 30 sek. Bieg na łyżwach 3.000 m — 8 min. 10 sek. Bieg narciarski 12 km — 1 godz. 30 min. 24 sek. Bieg kolarski 20 km — 1 godzina.

Grupa ta ujmuje także biegi wioślarskie, wycieczki piesze, narciarskie, kolarskie, kajakowe i wioślarskie oraz gry zespołowe: siatkówka, koszykówka, szczypiorniak, hokej na lodzie i hokej na trawie.

Grupa V. — Odwaga.

Równoważnia długości 4 m i wysokości 190 cm. Skoki gimnastyczne przez przyrząd. Skoki narciarskie — 15 m. Skoki do wody z trampoliny wysokości 3 m. Jazda na motocyklu. Jazda konna. Żeglarstwo.

Jak więc Koledzy widzicie, normy, które mamy wypełnić są nadzwyczaj urozmaicone i bardzo ciekawe. Pozostawiają też szeroką dowolność wyboru, tak że każdy może je wykonać w ćwiczeniach najbardziej mu odpowiadających. Normy kobiece są — rzecz oczywista — znacznie łagodniejsze, ale zawierają te same prawie rodzaje prób, co wyżej wymienione.

Pomimo, że normy SPO są dostosowane do wieku kandydatów i — jak sobie powiedzieliśmy — wypełnienie ich nie powinno stanowić problemu dla przeciętnie wysportowanego pilota czy pilotki, to jednak radzę wszystkim zabrać się zawczasu do treningu. Trzeba trochę ćwiczyć, żeby później nie brakło tych kilku sekund w jakiejś próbie szybkościowej lub paru centymetrów w próbie zwinnościowej. A równocześnie — jeżeli chcemy zdobyć SPO w tym roku — trzeba niezwłocznie przystąpić do zdawania poszczególnych prób.

Należy więc zgłosić się w Wojewódzkim, lub Powiatowym Komitecie Kultury Fizycznej, które udzielają bliższych wyjaśnień w sprawie zdobywania odznaki SPO i wyznaczają kandydatom miejsce oraz terminy wypełnienia obowiązujących norm, przed odpowiednią komisją sędziowską.

Ponieważ nie mogę podać tutaj warunków zdobycia SPO dla wszystkich kategorii wieku, zachęcam Was Koledzy do zaopatrzenia się w **Regulamin Odznaki „Sprawny do Pracy i Obrony"**. Jest to 126-stronicowa książeczka, wydana przez GKKF, którą nabyć można za zł 2,10 w księgarniach „Domu Książki". Zawiera ona ze szczegółami i rysunkami wszystko, cokolwiek chcielibyście wiedzieć o czekających Was próbach.

Zatem zdobywajcie jak najszybciej SPO, a następnie składajcie wnioski o przyznanie Wam odpowiednich klas Jednolitej Klasyfikacji Sportowej, której warunki podane macie w kwietniowym (4) numerze „Skrzydlatej Polski" z ubiegłego roku.

O tym jak i gdzie te wnioski należy składać powiem Wam innym razem, gdy już spełnicie podstawowy warunek uzyskania klasy sportowej — zdobędziecie SPO.

A tymczasem: **Wszyscy na start i... Do biegu... Gotowi... Hop!**

TADEUSZ REJNIAK

PRZED WYSTAWĄ PRAC MŁODYCH TECHNIKÓW

Ministerstwo Oświaty i Zarząd Główny ZMP przy współudziale CUSZ-u, CRZZ-u i NOT-u organizują w roku 1952 Ogólnokrajową wystawę prac młodych techników pod hasłem: „Młodzi technicy — to przyszli budowniczowie socjalistycznej Polski".

Program wystawy obejmuje następujące tematy: pomoce szkolne, zabawki naukowe, sprzęt szkolny i sportowy, sprzęt i urządzenia domowe oraz modelarstwo przemysłowe, maszynowe, komunikacyjne, szkutnicze i **modelarstwo lotnicze**, jak również radiotechnikę, elektrotechnikę, rysunki techniczne i inne prace dowolne.

Wystawa obejmuje prace techniczne młodzieży IV, V, VI i VII klas szkół podstawowych i VIII, IX klas szkół ogólnokształcących, Liceów Pedagogicznych i Liceów dla Wychowawczyń Przedszkoli.

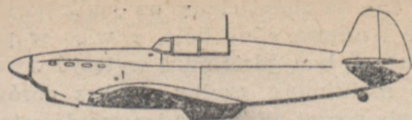
Wystawę poprzedzi długofalowa, systematycznie prowadzona praca. Zajęcia techniczne młodzieży winny odpowiadać programowi nauczania w odpowiednich klasach. W szkołach, w których zajęcia techniczne nie są dotychczas prowadzone, inicjowaniem ich powinna zająć się drużyna harcerska i organizacja zetempowska. Duże pole do działania mają tu także szkolne koła Ligi Lotniczej i modelarnie.

Wystawa Młodych Techników obejmuje dwa etapy: pierwszy w okresie od lutego do kwietnia włącznie, drugi od kwietnia do września, który obejmie eliminacje i wystawy okręgowe. We wrześniu zorganizowana zostanie wystawa centralna.

W Wystawie Młodych Techników aktywny udział winna wziąć nasza młodzież lotnicza. W kołach i modelarniach LL należy przeprowadzić specjalną akcję propagandową, której zadaniem będzie wywołanie jak największego zainteresowania wystawą i przygotowania prac wstępnych.

Rezultatem akcji propagandowej winno być podejmowanie przez modelarzy zadań zarówno indywidualnych jak i zespołowych przewidzianych programem wystawy.

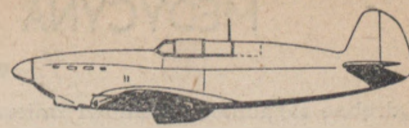
(Wil.)



Jak—1.

JAKOWLEW I JEGO KONSTRUKCJE

III.



Jak—1—b.

W latach 1941/42 w Związku Radzieckim zmieniono system oznaczania samolotów. Zamiast nazw ze względu na przeznaczenie wprowadzono oznaczenia dla każdego zespołu konstrukcyjnego. Wytwórnia Jakowlewa otrzymała dla swych samolotów skrót: „Jak".

Pierwszym z samolotów Jakowlewa, który wziął udział w walkach podczas Wielkiej Wojny Narodowej jest „Jak-1". Był to bezsprzecznie najlepszy samolot myśliwski spośród samolotów używanych w pierwszym okresie wojny. Został on zbudowany w r. 1940. Samolot ten jak i inne konstrukcje radzieckie odznacza się dużą prostotą budowy.

„Jak-1" — wolnonośny dolnopłat, jest konstrukcji drewnianej. Skrzydła zaopatrzone w klapy do lądowania są pokryte sklejką, lotki płótnem. Kadłub, wykonany z rur stalowych, posiada przód kryty blachą, góra natomiast jest kryta sklejką, a boki i spód płótnem. Stateczniki kryte są sklejką, usterzenie płótnem. Na sterach głębokości posiada „Jak-1" lotki kompensacyjne. Podwozie jest chowane do wewnątrz, kółko ogonowe stałe.

„Jak-1" był wyposażony w rzędowy silnik M-105 P o mocy 1 100 KM. Maksymalna szybkość — 536 km/godz. Rozpiętość 10 m, długość 8,5 m.

Następna z kolei konstrukcja „Jak-7" (UTI-26) jest dalszym rozwinięciem „Jaka-1". Konstruując ten samolot Jakowlew chciał dać lotnictwu radzieckiemu maszynę szkolną wysokiej klasy.

Początkowo ze względu na duże zapotrzebowanie samolotów na froncie, „Jak-7" był używany jako nocny samolot myśliwski. Samolot ten występował w dwóch wersjach: A i B, różniących się jedynie uzbrojeniem. Do „Jaka-7" był zastosowany silnik M-105 P o mocy 1 100 KM. Konstrukcja została taka sama jak w „Jaku-1". Wymiary pozostały również takie same: rozpiętość 10 m, długość 8,5 m.

W latach 1941/42 Jakowlew, opierając się także na Jaku-1" konstruuje nową maszynę — „Jak-3". Udaje mu się zmniejszyć ciężar i wymiary samolotu, dzięki czemu nowa maszyna jest bardzo zwrotna i lekka.

„Jak-3" jest tak jak i „Jak-1" wolnonośnym dolnopłatem. Konstrukcja mieszana z przewagą drewna. Lotki i usterzenie kryte płótnem. Ma on 12-cylindrowy silnik rzędowy WK-107 o mocy 1 600 KM chłodzony cieczą. Śmigło — metalowe trójramienne, o nastawnym skoku. „Jak-3" posiada rozpiętość 9,45 m. Ciężar całkowity wynosi 2 200 kg.

Samolot ten otrzymał kabinę o bardzo dobrej widoczności do tyłu. Chłodnica oleju, która w „Jaku-1" była umieszczona pod silnikiem, została usunięta, przez co uzyskano lepszą linię aerodynamiczną.

„Jak-7" przeszedł całkowicie do celów szkoleniowych, gdy pojawił się nowy myśliwiec Jakowlewa, „Jak-9".

Pierwsze jego egzemplarze zostają wprowadzone do walki w obronie Stalingradu. Jest to samolot myśliwski, posiadający wiele zalet. Odznacza się dużą zwrotnością oraz szybkością. Kabina pilota posiada kształt zapewniający bezpośrednią widoczność do tyłu „Jak-9" był najlepszym samolotem minionej wojny, przewyższającym konstrukcje hitlerowskie.

Skrzydła są konstrukcji mieszanej, zaopatrzone w klapy umieszczone między kadłubem i lotkami. Dźwigary są metalowe pokrycie — sklejką. Lotki kryte płótnem. Kadłub spawany z rur stalowych, pokryty blachą i sklejką. Stateczniki kryte sklejką i płótnem.

Wersja „Jak-9P" posiada konstrukcję całkowicie metalową. Dwukołowe podwozie i kółko ogonowe chowane są do wewnątrz.

Do „Jaków-9" są stosowane silniki rzędowe WK-105 PF, specjalnie przeznaczone do lotów na małych wysokościach, o mocy 1 260 KM lub WK-107 o mocy 1 600 KM, chłodzone cieczą. Śmigło jest trójramienne, metalowe o nastawnym skoku.

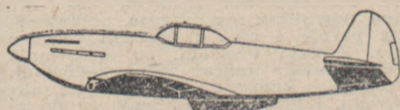
Istnieje także „Jak-9 W" dwuosobowy, przeznaczony do szkolenia pilotów myśliwskich.

W latach 1944/45 powstaje nowy samolot Jakowlewa, dalsza ewolucja „Jaka-9 P" — „Jak-11".

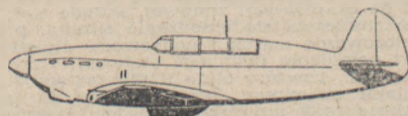
Jest to wolnonośny dolnopłat konstrukcji całkowicie metalowej. „Jak-11 ma silnik WK-107. Śmigło — trójramienne o nastawnym skoku. „Jak-11" posiada rozpiętość 10,0 m i długość 8,7 m. Ciężar w locie wynosi 3 900 kg.

wg „Letectvi"

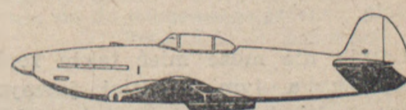
opracował **KAROL BUDZIŃSKI**



Jak—3.



Jak—7.



Jak—9—P.

TŁOKOWE SILNICZKI DO MODELI LATAJĄCYCH

Na półkach naszych księgarni ukazał się nowy radziecki podręcznik A. W. Filippyczewa pt. „Porszniewyje motory dlia letajuszczich modelej" — Moskwa, 1951 r. (Tłokowe silniki do modeli latających).

Podręcznik zawiera 88 stron, jest bogato ilustrowany i kosztuje zaledwie 60 gr. Praca Filippyczewa, znanego z dwóch poprzednich jego wydawnictw, traktuje wyłącznie o tłokowych silniczkach modelarskich z pominięciem odrzutowych.

Największym zainteresowaniem wśród modelarzy cieszą się modele z silnikami mechanicznymi. Odległość lotu modelu doścignęła już 210 km, długotrwałość lotu — 3 godz. 48 min., wysokość lotu — 4.150 m i szybkość lotu po kręgu 169 km/godz. Wszystkie te rekordy zostały zdobyte przez modelarzy radzieckich.

Silnik jest sercem samolotu, dlatego też silniczkom modelarskim stawia się wysokie wymagania. W modelach przeznaczonych do lotów na odległość silnik musi pracować w przeciągu kilku godzin, w szybkościowych zaś modelach musi się odznaczać dużą mocą.

Niektóre modelarskie silniki, pracujące na specjalnych mieszankach rozwijają moc do 1,5 KM, lecz ciężar ich wynosi zaledwie 300 g.

Pojemność modelarskich silników wynosi 0,3 cm³ do 10 cm³. Według przepisów Międzynarodowej Federacji Lotniczej (F.A.I.) pojemność silników modelarskich nie może przekraczać 10 cm³. W zależności od pojemności silniki dzielą się na trzy klasy: pierwsza klasa o pojemności do 2,5 cm³, druga klasa — do 5 cm³ i trzecia do 10 cm³.

W podręczniku, o którym mowa znajdujemy na wstępie ogólny opis, przeznaczenie i zasady działania poszczególnych części silniczków, konstrukcję detali, montaż całości, dobór paliwa i smarów, opis urządzeń zapłonowych i eksploatację silniczka.

W drugiej części wydawnictwa podano najbardziej charakterystyczne dane najlepszych silniczków radzieckich z zapłonem elektrycznym jak: MZ-2, F-3, „Komar", budowany seryjnie AMM-5 „Trzmiel", MB-02, F-5, MB-01. MB-03, MB-05 oraz silniczków samozapłonowych: F-10, F-12, F-15 konstrukcji Filippyczewa, MK-02, MK-03, MK-05, MK-06, MK-09 i MKB-01 konstrukcji Pietuchowa, oraz budowany seryjnie przez DOSAAF — silniczek samozapłonowy K-16.

W końcowej części pracy podano sposób wykonania własnymi siłami samozapłonowego silniczka CAMŁ-50.

Podręcznik uwzględnia długoletnie doświadczenie Centralnego Laboratorium Modelarsko - Lotniczego w Moskwie w dziedzinie budowy i eksploatacji silniczków modelarskich i jest ze wszechmiar godny polecenia wszystkim naszym modelarzom. **Efer.**

MEDYCYNA DLA LOTNIKÓW

WZROK

Odrębne zagadnienie stanowi zmierzchowa ślepota, czyli tzw. hemeralopia. Polega ona na pewnym upośledzeniu widzenia przy zmierzchu dnia. Ślepota ta jest najczęściej spowodowana brakiem witaminy A. Stwierdzono na przykład, że na 500 wypadków lotniczych 6,4% spowodowanych było awitaminozą A (brakiem tej witaminy). Przystosowanie się oka do otaczających ciemności gra również wielką rolę np. po oślepieniu lotnika światłem reflektorów. Im prędzej przyzwyczaja się oko do widzenia przy minimalnym oświetleniu, tym lepiej potrafi określić w nocy swą sytuację.

Pilot musi posiadać zdolność doskonałego oceniania odległości. Umiejętność ta jest czynnikiem, umożliwiającym w wysokim stopniu poprawną technikę pilotażu. Pilot, który nie umie należycie obliczyć wzrokiem odległości, nigdy nie wykona prawidłowo lądowania „na punkt", nie mówiąc już o „siadaniu" w nieznanym terenie. Mylna ocena odległości powodowana jest najczęściej niedostateczną i nierówną bystrością wzroku. Te mylne oceny odległości pogłębiają się jeszcze na znacznych wysokościach jak również wskutek dużego zmęczenia pilota po lotach długotrwałych. Z powyższym łączą się ściśle zaburzenia w zakresie należytego działania mięśni okoruchowych, będące przyczyną wielu mylnych określeń. W tym celu badamy zbieżność gałek ocznych zwaną inaczej zbornością.

Lotnik nie może mieć także zezów ukrytych, a tym bardziej jawnych. Pewne odchylenie osi ocznej w kierunku poziomym lub pionowym dyskwalifikuje kandydata na pilota. Ukryte zezy powodują występowanie na dużej wysokości podwójnego widzenia.

Istnieją również czysto rozwojowe wady narządu wzroku, powodujące niezdolność do służby w powietrzu. Do takich zaliczamy rozmaite podwinięcia, opuszczenia i zrosty powiek, uniemożliwiające normalne i swobodne ruchy gałek ocznych.

Prócz tego mamy cały szereg mniej lub więcej groźnych spraw chorobowych, upośledzających wzrok. Do najbłahszych i jednocześnie często spotykanych należy zwykle łzawienie oka, ogromnie utrudniające pilotowanie samolotu. Zwłaszcza tam, gdzie oczy pilota narażone są na silny pęd powietrza, a więc w otwartych kabinach, początkowe łzawienie może się stać przyczyną ostrego nieżytu spojówek. Dlatego wszystkie zapalenia spojówek, gdzie nadzieja szybkiego powrotu do zdrowia jest mała, dyskwalifikują kandydata. Czasami występuje samoistnie zjawisko tzw. oczopląsu, polegające na szybkich i nieskoordynowanych ruchach gałek ocznych. Również i taki osobnik, posiadający nadmierną pobudliwość gałek ocznych nie może zostać pilotem.

Nie można tu zapomnieć o ważnej i jednocześnie bardzo pospolitej chorobie, jaką jest jaglica. Wiecie chyba, że już na ziemi chory na jaglicę widzi źle i miewa silne bóle, a więc w powietrzu, tam gdzie musi wytężyć wzrok do maksimum, czułby się bez porównania gorzej. Wracając jeszcze do ostrości wzroku trzeba dodać, że pilotom doświadczonym pozwala się nosić szkła korekcyjne (okulary), gdyż bierze się wówczas pod uwagę przyzwyczajenie pilota do wielu wrażeń, z jakimi stykał się on podczas setek godzin wylatanych na różnych wysokościach i rozmaitych typach maszyn. Nie dotyczy to jednak młodych kandydatów do lotnictwa, od których wymagać trzeba prawdziwie „orlego" wzroku.

MARIAN ROHRBACH

W SPRAWIE EKSPLOATACJI SILNIKA LOTNICZEGO

SZANOWNA REDAKCJO

W siódmym (295 numerze SiM-u na str. 108 wydrukowano notatkę kol. J. Wilamowskiego pt. „Jak pracuje silnik w zimie", omawiającą trudności związane z eksploatowaniem silnika lotniczego zimą. Pragnę uzupełnić i sprostować nieco wiadomości podane przez kol. Wilamowskiego.

Eksploatacja zimowa sprzętu lotniczego różni się od eksploatacji letniej ze względu na różnice atmosferyczne. Wiadomo, że silnik lotniczy jest znacznie trudniej uruchomić zimą niż latem, ponieważ powietrze posiada przeważnie niską temperaturę bliską lub mniejszą od 0° C, przy której to temperaturze benzyna paruje w małym stopniu, co przyczynia się do zubożenia mieszanki. Dalszym powodem, utrudniającym rozruch silnika jest wspomniane przez kol. Wilamowskiego zmniejszenie momentu obrotu, pociągające za sobą obniżenie napięcia iskry elektrycznej powstałej w iskrowniku, wynikające ze zgęstnienia oleju w znikomych częściach silnika. O wiele większym niebezpieczeństwem jest zgęstnienie lub skrzepnięcie oleju w przewodach, które przy braku doświadczenia może spowodować zatarcie silnika przy uruchomieniu.

W celu uniknięcia trudności przy rozruchu i zmniejszenia możliwości zatarcia silnika zimą, przygotowuje się go odpowiednio do eksploatacji zimowej. Przede wszystkim zmniejsza się chłodzenie silnika, przez zastosowanie masek i pokrowców zimowych oraz ocieplenie instalacji olejowej, rur ssących itd., powtóre oleje letnie zastępuje się olejami zimowymi, posiadającymi tę samą wiskozę przy mniejszej gęstości i temperaturze krzepnięcia.



Trudności przy rozruchu silnika wynikające z niskiej temperatury powietrza, usuwa się przez podgrzewanie silnika przed zapuszczeniem do temperatury około 50° C, przy pomocy środków bezpłomiennych, jak piece katalityczne, grzejniki, lampy i inne.

W celu zapobieżenia gęstnienia oleju w silniku można stosować rozcieńczenie oleju benzyną, ale metoda ta nie przedstawia się tak prosto, jak opisał ją kol. Wilamowski.

Przede wszystkim rozcieńczać można tylko niektóre gatunki oleju i to w ściśle określonej proporcji. Poza tym olej rozcieńczony można stosować w niektórych typach silników. Przed przystąpieniem do rozcieńczenia, trzeba ustalić ilość oleju znajdujacego się w instalacji, aby nie użyć większej ilości benzyny, niż przewiduje norma. Rozcieńczenie wikszą od normalnej, ilością benzyny, powoduje zmniejszenie gęstości, ale pociąga za sobą zmniejszenie wiskozy oleju, co może przy następnej pracy spowodować zatarcie silnika.

Nie mogę stanowczo zaprzeczyć istnieniu automatycznego kurka łączącego instalację paliwową z olejową, służącego do ulepszonego rozcieńczania oleju, o czym to pisze kol. Wilamowski, ale w naszym lotnictwie sportowym z tym ulepszeniem nie spotkałem się, ani o nim nie słyszałem. Inną, ujemną stroną tej metody jest niemożliwość rozcieńczenia benzyną na dłuższy okres, gdy silnik nie pracuje, ponieważ benzyna paruje i olej z biegiem czasu gęstnieje. Zresztą uważam, że stosowania tej metody należy unikać ze względów ekonomicznych. Benzyna lotnicza jest drogim paliwem, i jeżeli przyjmiemy, że do jednorazowego rozpuszczenia zużyje się około 1 kg, to w skali krajowej da to tony zmarnowanej benzyny, którą można zużyć na szkolenie i treningi, na przyspieszenie realizacji planu 6-letniego i wzrost obronności kraju.

Bardziej ekonomicznym sposobem jest spuszczanie oleju z instalacji po wyłączeniu silnika, gdy nie zdąży on ostygnąć. Przed rozruchem olej podgrzewa się do 80° C i dopiero wówczas wlewa się do zbiornika, a przez kręcenie śmigłem wypełnia się instalację. Ogrzewanie oleju połączone z poprzednio wspomnianym podgrzewaniem silnika sprowadza trudności rozruchu silnika do minimum. Przy ogrzewaniu oleju należy zwrócić baczną uwagę, aby nie zagotować oleju (nie dopuścić do wrzenia), ponieważ olej przegotowany traci własności smarownicze i nie może być zastosowany w silnikach lotniczych.

Jeszcze kilka słów o wspomnianej przez kol. Wilamowskiego metodzie rozruchu gazem. Przypuszczam, że kol. Wilamowski miał na myśli rozruch silnika przy pomocy sprężonego powietrza. Metoda ta ma małe zastosowanie w lotnictwie sportowym ze względu na koszty i trudności związane z przechowywaniem butli sprężonego powietrza i obsługą instalacji powietrznej. Ze względu na to nie będę opisywał jej wcale. Najczęściej stosowane są w lotnictwie sportowym ręczne sposoby rozruchu silnika: ręczne przerzucanie kompresji, lub wprawianie wału korbowego agregatów w ruch obrotowy przy pomocy korby.

Dla wyjaśnienia i celem uniknięcia nieporozumień dodam, że przez cały czas pisałem z myślą o samolotach sportowych.

CZESŁAW KOTLARSKI
Warszawski Aeroklub Ligi Lotniczej

O OLSZTYŃSKIM ZOLL SŁÓW KILKA

Do redakcji przyszedł list, w czarej kopercie ze znaczkiem i stemplem pocztowym Bartoszyce. Codziennie przychodzi do redakcji dziesiątki podobnych listów w szarych kopertach i ze znaczkami noszącymi stemple najróżniejszych miast, ale list z Bartoszyc szczególnie nas zainteresował. Jego treść, której autorem jest kolega Gortad, jest niesławną historią Zarządu Okręgu LL w Olsztynie i niektórych jego pracowników lekceważących swoje obowiązki.

Kolega Gortad opisuje nam, jak to Zarząd Okręgu z Olsztyna organizował od lutego ubiegłego roku Zarząd Oddziału Powiatowego w Bartoszycach, i jak Oddział ten nigdy nie został zorganizowany.

W lutym ubiegłego roku do redakcji przyszedł list, podobny z zewnątrz do listu, o którym mówiliśmy na początku. Jego autorem był także kolega Gortad. List ten zawiadamiał nas, że w Bartoszycach nie ma Zarządu Oddziału LL i że Liga Lotnicza jeszcze tam nie dotarła, mimo, że w powiecie bartoszyckim jest dużo chętnej do pracy w lotnictwie młodzieży.

W imieniu tej młodzieży interweniowaliśmy w roku ubiegłym w Zarządzie Okręgu w Olsztynie, gdzie powiadomiono nas, że w najbliższym czasie Oddział w Bartoszycach zostanie zorganizowany, a pierwsze w tym kierunku przygotowania zostały już zrobione. A oto jak je opisuje kol. Gortad, w ostatnim liście.

„W odpowiedzi na interwencję redakcji otrzymałem z Okręgu w Olsztynie wyjaśnienie, że moje dotychczasowe starania o zorganizowanie Oddziału w naszym powiecie zostaną załatwione pomyślnie. Jednocześnie przysłano mi specjalną instrukcję o zakładaniu kół LL. Urzędowy papier nosił datę 13 lutego 1951 roku. (Znajduje się on obecnie w posiadaniu redakcji).

Niestety, instrukcji mimo najlepszych chęci nie mogłem wykorzystać. Moje usiłowania założenia w naszej szkole koła LL spotkały się z drwiną moich kolegów, którzy oświadczyli, że już rok czekali na Ligę Lotniczą, a teraz to w ogóle w nią nie wierzą. Wysłuchałem wiele nieprzyjemnych żarcików na ten temat. Pracy nie miałem z czym rozpocząć. Z Olsztyna, mimo wielokrotnych obietnic, nikt się nie pokazał. Ale przecież powiat bartoszycki to nie tylko chłopcy z mojej szkoły, którzy uprzedzili się do Ligi Lotniczej, i zawiedli na Zarządzie Okręgu. W naszym powiecie jest bardzo dużo innej młodzieży, chętnej do pracy w lotnictwie, chcącej się szkolić, budować modele, a tymczasem u nas nie ma ani kół LL, ani modelarni. Dlaczego jesteśmy pozbawieni opieki ze strony Okręgu? Czyżby tamtejsi działacze zupełnie o nas zapomnieli, a może po prostu myślą, że nie warto zajmować się „jakimiś tam Bartoszycami"(?)

Jeden rok czekaliśmy daremnie na zorganizowanie Ligi Lotniczej na naszym terenie, wreszcie obiecano nam, że Oddział powstanie, a tymczasem od 13 lutego 1951 roku znów rok upłynął, a u nas o Lidze Lotniczej nic nie słychać. Nasze interwencje stale pozostają bez konkretnej odpowiedzi. W istnienie i pracę ZOLL w Olsztynie już przestaliśmy wierzyć.

Może redakcja pomoże nam i obudzi ze snu olsztyńskich bumelantów, którzy jeszcze nie zdążyli otrząsnąć się z biurokratyzmu".

Opisana przez kolegę Gortada historia, nie należy do wesołych. Jest bardzo smutna. Tym razem zwracamy się do ZOLL-u w Olsztynie nie listownie, lecz bezpośrednio na łamach SiM-u. Niech wszyscy nasi czytelnicy dowiedzą się o istnieniu olsztyńskich biurokratów.

Żądamy konkretnych wyjaśnień od Zarządu LL w Olsztynie, który w dniu 13 lutego ubiegłego roku wysłał pismo skierowane do kolegi Gortada zapewniające go o zorganizowaniu Oddziału Powiatowego LL w Bartoszycach. Mamy nadzieję, że na wyjaśnienie nie będziemy czekali długo. Pragniemy je ogłosić w SiM-ie.

Nimbus

KU UWADZE ZOLL–KRAKÓW

W Wadowicach istnieje Zarząd Oddziału Powiatowego Ligi Lotniczej. To wszystko co można o nim powiedzieć. W Wadowicach jest bardzo mało kół LL, nie mówiąc już o powiecie, w którym o kołach LL i Lidze Lotniczej mało kto słyszał.

W samym mieście powiatowym należałoby założyć koła LL przy PZGS, Prezydium PRN-u, Spółdzielni Gminnej. Brak jest kół przy szkołach podstawowych i średnich. Zarząd Oddziału nie robi nic w kierunku propagowania Ligi Lotniczej wśród młodzieży szkolnej. Jedyne nowe koło LL powstało w Rzykach — i to chyba wszystko, co zrobiono w celu rozbudowy naszej organizacji. Założenie jednego koła LL to bardzo mało jak na pracę Oddziału. Nie trzeba chyba przypominać czym jest nasza organizacja i jakie są jej zadania. Wiemy tylko jedno, że Zarząd Oddziału LL w Wadowicach nie wypełnia swoich zadań. Należy jak najszybciej Zarząd Oddziału zreorganizować, uaktywnić Ligę Lotniczą na terenie wadowickim, zmobilizować do pracy młodzież, przeprowadzić szkolenie i pchnąć pracę ligową na właściwe tory. Czasu jest niewiele. Wiosna za pasem, a wraz z nią nadchodzi okres szkolenia na szybowiskach.

Wadowicami winien zainteresować się Zarząd Okręgu LL w Krakowie, który jest przecież odpowiedzialny za dotychczasowy stan w Wadowicach. Mamy nadzieję, że na wyniki akcji Zarządu Okręgu nie będziemy czekali długo, a praca w Wadowicach w najbliższym czasie ruszy.

A. Rok
Kraków

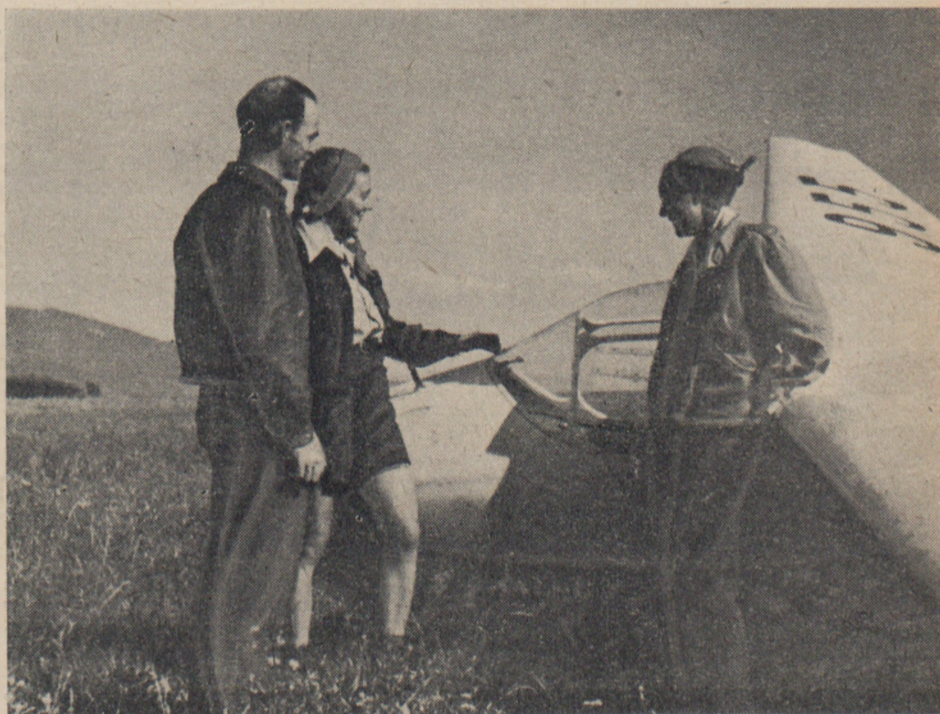
LL W PUŁAWACH ROZWIJA SIĘ

Praca Zarządu Oddziału LL w Puławach dała w roku 1951 dobre wyniki.

Zorganizowano na terenie powiatu 35 nowych kół LL, liczących ponad 1 700 członków; otwarto dwie modelarnie lotnicze, gdzie przeprowadzane jest obecnie szkolenie modelarskie. W lutym bieżącego roku zorganizowano modelarnię powiatową przy Zarządzie Oddziału i drugą modelarnię w Klementowicach przy Liceum Rachunkowości Rolnej, liczącą już 7 członków. W kołach LL prowadzone jest systematyczne szkolenie na KWWL.

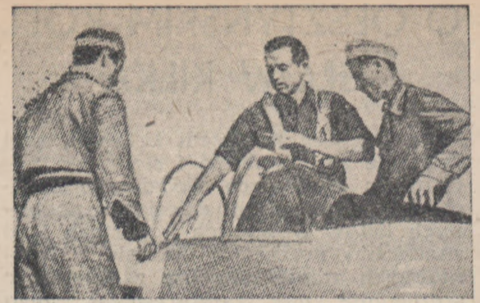
W ostatnich miesiącach, z inicjatywy Zarządu Oddziału, został zorganizowany w Puławach Klub Korespondentów Terenowych. (a)

Już niedługo na szybowiskach Ligi Lotniczej rozpocznie się w pełni sezon latania. Piloci szykują się do wiosennego startu.
Foto: LL. — Koszewski (2)





U SZYBOWNIKÓW BRATNIEJ BUŁGARII



Coraz lepiej rozwija się szybownictwo w Bułgarskiej Republice Ludowej. Młodzież, zrzeszona w DOSO (Dobrowolnata Organizacija za Sdiejstwije na Otbranata — Ochotnicza Organizacja Współpracy nad Podniesieniem Obronności Kraju), masowo kończy szkoły szybowcowe, opanowując coraz lepiej umiejętności pilotażowe. Poziom bułgarskiego sportu szybowcowego wzrósł kilkakrotnie w porównaniu z poziomem przedwojennym.

Weźmy pierwszy lepszy przykład, wybrany z przeciętnego dnia lotnego w jednym z aeroklubów bułgarskich.

Wystartowało czworo szybowników: Georgi Pietrow na „Lunaku", Kirił Toniew i Pienka Właczanowa na „Sohajach" oraz Stefan Iwanow na „Grunau Baby". Wyniki ich lotów były następujące:

Georgi Pietrow uzyskał wysokość 7 000 metrów i przeleciał w linii prostej 235 km (rekord krajowy).

K. Toniew — wysokość 4 500 m i lądowanie w Płowdiwie.

P. Właczanowa — wysokość 4 600 m (nad punkt odczepienia).

St. Iwanow — wysokość 4 800 m.

A oto, co rekordzista, G. Pietrow, opowiada o swoim locie:

„Warunki startu były bardzo ciężkie. Porywisty wiart rzucał szybowcem tak, że utrzymanie go na kursie sprawiało dużo trudności. Wznoszenie było silne, ale miejscami zmieniało się nieoczekiwanie w duszenie. Dopiero na 700 metrach natrafiłem na strefę zupełnie spokojną. Stale nabierałem wysokości, nie szukając nawet zbyt uporczywie noszeń.

Wyczepiłem się na 750 metrach. Wznoszenie ustaliło się mniej więcej na 5 m/sek. Po kilkudziesięciu minutach złapałem silniejsze noszenie i poczułem, że robi mi się zimno. Wysokościomierz wskazywał 5 000 m. Chmury, otaczające mnie, były typu Ac Lent i przesuwały się w kierunku południowym.

Na wysokości 6 800 głód tlenowy i zimno stały się tak dotkliwe, że postanowiłem schodzić. Wytrzymałem jednak jeszcze 200 m i barograf zanotował 7 000 m, kiedy rozpocząłem schodzenie.

Lot mój trwał 3 godziny. Pobiłem w nim jednocześnie dwa krajowe rekordy: na wysokość przewyższenia w kategorii szybowców jednomiejscowych i rekord odległości przelotu otwartego".

*

W aeroklubach bułgarskich kładzie się ogromny nacisk na przygotowanie naziemne pilotów przed każdym lotem. Również i ostatni rekord Pietrowa poprzedzony był szczegółowym wykładem na temat właściwości prądów wstępujących, zasad lotu w tych warunkach, jak również najdrobniejszych szczegółów pilotażowych.

Tego rodzaju praca przygotowawcza, połączona z wszechstronną pracą polityczną w aeroklubach daje doskonałe wyniki. W centralnej szkole szybowcowej DOSO takie wysokości, jak 4 600, 4 800, 5 200 m nie należą do rzadkości i zdarzają się bardzo często. W szkole tej wybija się na czoło młody pilot, Georgi Dymow, który kilkakrotnie już atakował różne krajowe rekordy szybowcowe.

Bardzo charakterystyczna dla bułgarskiego szybownictwa jest przeważająca liczba młodych pilotów, rekrutujących się w dużej mierze z młodych robotników, uczniów szkół przemysłowych, studentów wyższych uczelni i uczniów szkół ogólnokształcących. Pomimo młodego wieku i stosunkowo mniejszego doświadczenia, piloci śmiało atakują i poprawiają rekordy krajowe.

Równolegle z rozwojem sportu lotniczego w aeroklubach, postępuje naprzód praca podstawowych organizacji DOSO, stanowiących rezerwuar kadr dla aeroklubów. Odbywają się liczne kursy teoretyczne i wycieczki na lotnisko, a najmłodsi lotnicy — modelarze pracują w bardzo licznych modelarniach.

A oto kilka wypowiedzi bułgarskich pilotów sportowych, zamieszczonych w prasie lotniczej:

„Moim najgorętszym marzeniem" — mówił młody, 20-letni robotnik z Elchowa, obecnie uczeń Centralnej Szkoły Szybowcowej DOSO, Stojan Gdiew — „było zostać lotnikiem. Moje dążenia zostały zrealizowane".

„Wiemy, że nasze loty w aeroklubach" — powiedział pilot Iwan Danczew — „wzorowane na doświadczeniach szybowników radzieckich, mają poważne znaczenie dla podniesienia obronności naszej Ludowej Ojczyzny. Dlatego staramy się latać coraz lepiej".

*

I rzeczywiście — szybownicy Ludowej Bułgarii latają coraz dalej i coraz wyżej. Tak, jak mówi o tym popularna piosenka szybowników bułgarskich:

„Nad ojczystą ziemią,
latamy, orły pokoju..."

Wg „Za Rodinata" opracował
(wig)

JESZCZE W SPRAWIE MATERIAŁU DO PROWADZENIA WYKŁADÓW NA KWLL

W związku z zaleceniami masowego prowadzenia Kursów Wstępnych Wiadomości Lotniczych nasuwa się spostrzeżenie, że stosowane w pewnych jednostkach LL skrypty Kursów Ogólnolotniczych wydane przez ZG LL w 1949 r., straciły aktualność.

Jednostki Ligi Lotniczej przeprowadzające KWWL muszą dysponować odpowiednim materiałem, który służyć będzie wykładowcom, częstokroć nie zupełnie zorientowanym w zagadnieniach lotniczych — do należytego opracowywania i wygłaszania wykładów. Nie każde terenowe ogniwo LL może pozwolić sobie na obsadzenie KWWL fachowymi wykładowcami. Zdarza się przecież często, że niejeden z wyszkolonych pilotów Aeroklubu LL nie może podołać przeprowadzeniu wykładów tak, aby one były zrozumiane przez słuchaczy. Dobrym posunięciem jest sprawdzanie i zatwierdzanie przez Kierownictwo Aeroklubu LL konspektu wykładu opracowanego przez danego pilota. W ten sposób można uniknąć często zdarzających się wypadków, że na wykłady KWWL delegowani są piloci w ogóle nie przygotowani do przeprowadzenia wykładu na odpowiednim poziomie.

Dla ułatwienia opracowania konspektu wykładu potrzebny jest bezwzględnie materiał, który w postaci skryptów zredagowanych na należytym poziomie, powinien być jak najszybciej wydany przez ZG LL i rozesłany do wszystkich placówek terenowych LL!

Jest rzeczą zrozumiałą, że każdy wykładowca KWWL może sobie radzić w ten sposób, że będzie czerpał materiał do wykładu z czasopism lub wydawnictw lotniczych, ale nie zawsze to może mieć praktyczne zastosowanie, ze względu na cenny czas, który jest ograniczony dla osób pracujących zawodowo i uczących się w różnego rodzaju szkołach.

Dużą pomoc wszystkim wykładowcom KWWL oddadzą na pewno wydane w ostatnim czasie przez Ligę Lotniczą — „Informator lotniczy" i „Wyszkolenie lotnicze I-go stopnia". Podręczniki tego rodzaju spełnią swoje zadanie należycie.

ZG LL i jego Wydziały Wyszkolenia i Propagandy powinny wziąć wzór z innych organizacji masowych, które wydają bardzo dużo materiału propagandowego i szkoleniowego w postaci broszur, rozprowadzanych do wszystkich aktywistów i jednostek terenowych organizacji. Przyczynia się to w dużej mierze do usprawnienia pracy propagandowej, wyszkoleniowej i organizacyjnej. Wydanie przez ZG LL broszurowych skryptów w formacie takim, jak „Informator lotniczy" będzie bardzo pomocnym przy przeprowadzaniu KWWL przez jednostki LL, a także dużym ułatwieniem przy przeprowadzaniu różnego rodzaju prelekcji na tematy lotnicze w Kołach i Modelarniach LL.

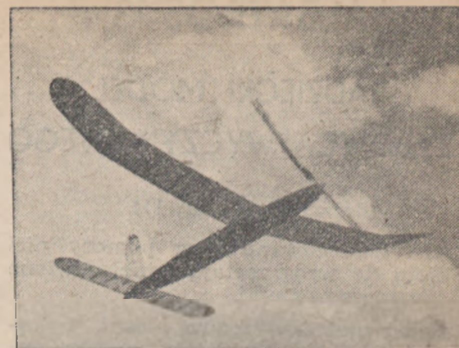
Sądzę, że będę wyrazicielem życzeń wszystkich aktywistów LL, jeżeli zaapeluję do ZG LL o jak najszybsze wydanie skryptów.

Zarząd Główny LL wymagając odpowiedniego poziomu pracy organizacyjnej od podległych sobie jednostek, musi tym jednostkom jak najbardziej ułatwić pracę w terenie.

STANISŁAW MEUS



XVII Ogólnokrajowe



Znajdujemy się w przededniu kalendarzowej wiosny. A z wiosną, wiadomo — wyruszamy na start po nowe sukcesy w małym lotnictwie.

Jak w każdym roku, tak i obecnie musimy już z chwilą nastania pogodnych dni mieć przygotowane modele, aby stanąć w pełnej gotowości bojowej do rozgrywek w zawodach eliminacyjnych. Trzeba bowiem wiedzieć, że zawody eliminacyjne rozpoczną się w roku bieżącym nieco wcześniej niż w roku ubiegłym, jak również termin Ogólnokrajowych jest dużo wcześniejszy. XVII Ogólnokrajowe odbędą się mianowicie w miesiącu lipcu w Bydgoszczy. Eliminacje do tych zawodów w myśl zarządzenia ZG LL odbędą się w okresie od kwietnia do czerwca bieżącego roku.

W celu zapoznania wszystkich modelarzy z organizacją tegorocznych zawodów, omówimy poniżej ich regulamin. Szczegółowy regulamin został już rozesłany poszczególnym Okręgom LL do wiadomości modelarzom. Nowy regulamin XVII Ogólnokrajowych oparty został w zasadzie na zeszłorocznym z pewnymi zmianami, które to właśnie pragniemy podać do ogólnej wiadomości.

Pierwszej zmianie uległ podział zawodników: najwyższą granicą wieku dla grupy I jest 15 lat, a nie 16, jak dawniej. Następnie w grupie II podwyższono górną granicę wieku, a więc do 22 lat, a nie 21 jak dawniej. W grupie III znajdziemy wszystkich wyczynowców, wszystkich instruktorów i modelarzy, którzy ukończyli 22 rok życia.

W następnym punkcie regulaminu omawiającym zawodników i modele, uległa zmianie ilość zgłaszanych modeli w grupie III. Dawniej wyczynowcy mogli zgłaszać nieograniczoną ilość modeli, a obecnie wolno im zgłosić po jednym modelu w kategorii C, D, E, F, G i po dwa modele w kategorii H.

Ciekawym jest skreślenie z regulaminu tabeli punktów karnych w punktacji zespołowej. Zamiast wzorów, tegoroczny regulamin określa jasno i wyraźnie: „Jako podstawę do oceny i klasyfikacji zespołu przyjmuje się: sumę punktów uzyskanych przez zawodników danej ekipy za starty w grupie I i II" i co również należy zapamiętać: „Punkty uzyskane przez zawodników grupy III (wyczynowców), nie będą brane pod uwagę przy obliczaniu wyników do oceny i klasyfikacji zespołów".

Wydaje się, że skreślenie tablicy punktów karnych jest słuszną zmianą, bo niejednokrotnie już jeden zawodnik, który przyjechał „nadplanowo" na zawody, powodował „zdobycie" 200 punktów karnych. Wiemy z własnego doświadczenia, jak przykro się taka nieproszona wizyta kończyła. Obecnie regulamin nie przewiduje tego rodzaju kar, a ilość zawodników i modeli regulują odpowiednie wewnątrzligowe zarządzenia i instrukcje.

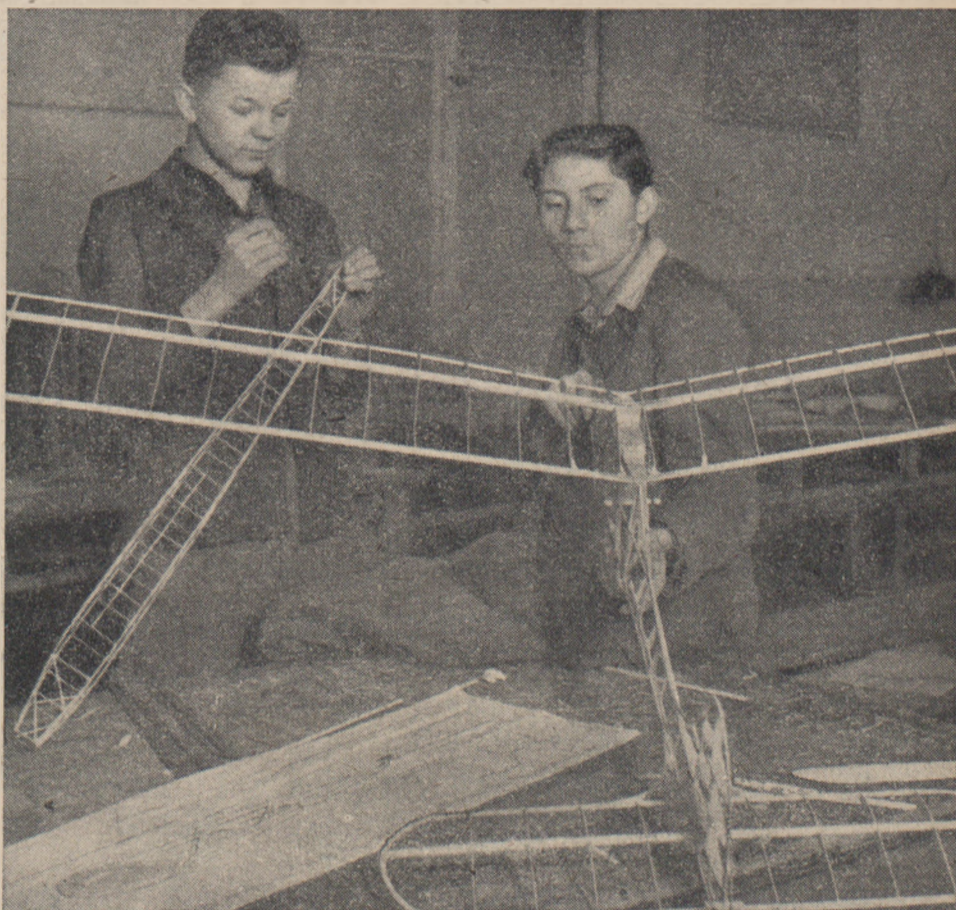
Ważną zmianą zeszłorocznego regulaminu jest nowa tabela „minimów", to jest minimalnych wyczynów modeli w poszczególnych kategoriach i dla poszczególnych grup modelarzy. Minima te zostały odpowiednio podwyższone. Włączono również tutaj minima dla modeli szybkościowych na uwięzi.

Ostatnią pozycją regulaminu są nagrody. Otóż w roku bieżącym nagrody będą wyłącznie przedmiotowe oraz w postaci medali i dyplomów, z tym, że grupy I i II otrzymają nagrody przedmiotowe, a grupa III medale i dyplomy. Sądzić należy, że zmiany poczynione w regulaminie pozwolą na jeszcze sprawniejszy przebieg zawodów. Warto przy okazji nadmienić, że w roku ubiegłym a także bieżącym ukazało się w SiM-ie sporo wypowiedzi modelarzy na temat XVI Ogólnokrajowych, co nie było bez znaczenia przy opracowywaniu nowego regulaminu.

Ponieważ nowy regulamin nie zawiera żadnych zmian odnośnie konstrukcji modeli, należy się spodziewać, że nasi modelarze sprawnie i szybko przygotowują już nowe modele do nowych rekordów w roku 1952. Należy z całym naciskiem podkreślić, że w roku bieżącym tak jak i uprzednio, za przygotowanie ekip, za sprawne zorganizowanie eliminacji, odpowiedzialne są poszczególne Zarządy Okręgów Ligi Lotniczej. Ambicją każdego Okręgu winno być, aby modelarze otrzymali jak największą pomoc w przygotowaniu modeli, aby opracowane zostały jak najlepsze modele i wyczyny ich stały na odpowiednim poziomie. Ważnym jest, aby modele przeznaczone na zawody nie były oceniane tylko „na optykę", ale wykazywały się odpowiednimi właściwościami lotnymi.

Przygotowujemy modele do XVII Ogólnokrajowych!

PAWEŁ ELSZTEIN



ALBATROS-13

RADZIECKI MODEL SZYBOWCA WYCZYNOWEGO

(dalszy ciąg z nr. 11)

Rurki zamocowane przy pomocy nici i kleju do wręg zostają umiejscowione okładziną ze sklejki.

Podłużnice kadłubowe można wykonać z bambusa lub drewna sosnowego, z tym, że przy zastosowaniu drewna sosnowego przekroje podłużnic muszą być zwiększone co najmniej do wymiarów 3 × 5 mm.

Przekrój natomiast podłużnic bambusowych, które były zastosowane w oryginalnym modelu, wynosi 2 × 2 mm. Długość podłużnic górnych i bocznych wynosi 1020 mm, a spodniej 520 mm.

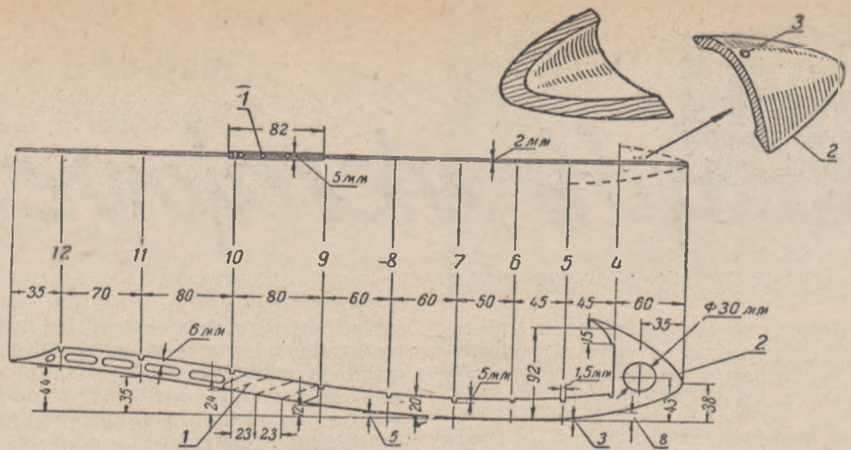
Zanim przystąpimy do montażu kadłuba musimy wykonać najpierw płozę, bardzo ważny element konstrukcyjny, na którym dopiero można rozpocząć montaż. Szkic wykonawczy płozy kadłubowej znajdujemy na rysunku 8.

W związku z budową płozy należy zwrócić uwagę czytelników na oryginalne zamocowanie haczyka startowego. Haczyk nie jest w tym modelu przytwierdzony na stałe, jak to najczęściej bywa. Zastosowano w „ALBATROSIE" mianowicie inne rozwiązanie, polegające na tym, że w płozę wpuszczone są trzy rurki metalowe (lub papierowe) ustawione skośnie. Chcąc model wyholować, należy wstawić w rurki odpowiedniej długości bolec z drutu stalowego (średnicy 0,8 — 1 mm) i zaczepić do niego koniec holu. Dzięki skośnemu usytuowaniu bolca — haczyka, kółko holu spada automatycznie z chwilą gdy model nabierze odpowiedniej wysokości.

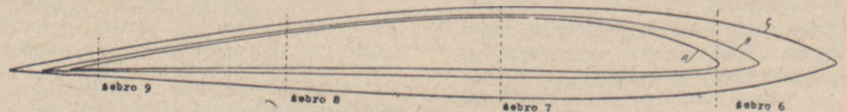
Sposób ten ma poważną zaletę. Pozwala mianowicie na regulację modelu w stosunku do panujących warunków atmosferycznych (prędkość wiatru). Zmieniając położenie bolca, dostosujemy model do prędkości holowania, względnie wiatru.

Montaż rozpoczynamy od umocowania wręg na płozie. Następnie przytwierdzamy podłużnice boczne oraz górną i dolną. Podczas dopasowywania podłużnic do wręg wygodnie można posługiwać się odcinkami gumy, którą owiązujemy części ulegające sklejeniu.

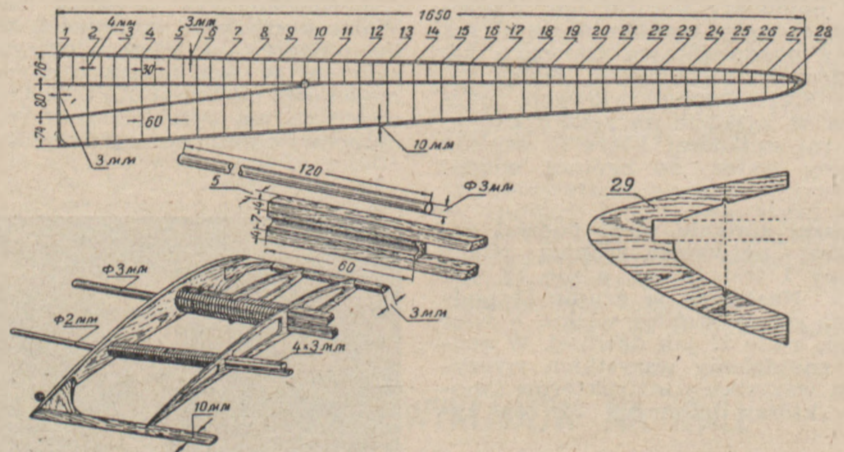
Po przytwierdzeniu wręg wklejamy w przednią część modelu tak zwany grzybek. Perspektywiczny rysunek grzybka podano na rysunku 8 u góry z prawej strony. Grzybek najłatwiej można wykonać z drewna lipowego o wymiarach klocka 34 × 60 × 17 mm (połówka klocka). Obróbka grzybka przedstawia się następująco: z klocka o podanych wymiarach wycinamy kształt grzybka, starannie dopiłowując go do przedniej wręgi. Następnie rozcinamy grzybek wzdłuż na dwie symetryczne połówki i środkową część wydrążamy, a to celem umieszczenia śrutu służącego do wyważania modelu. Końcową pracą przy grzybku jest wywiercenie otworu w górnej jego części. Otwór ten służy do nasypywania śrutu przy wyważaniu.



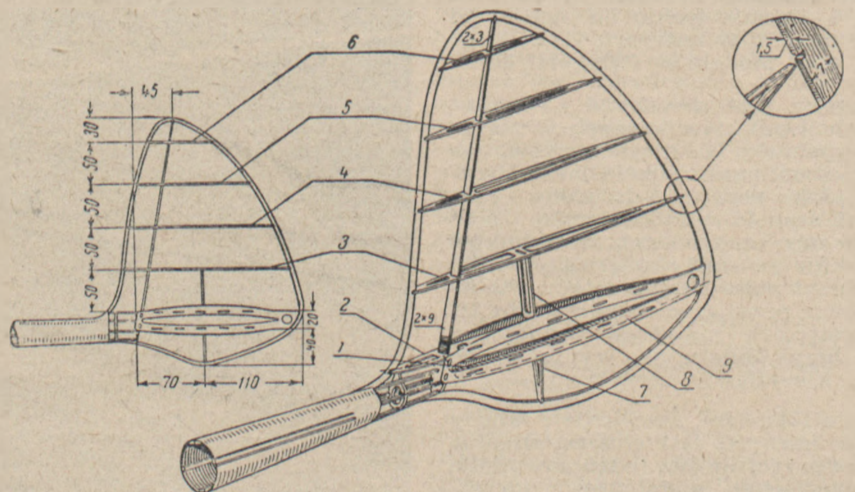
Rys. 8.



Rys. 9 (w skali około 1:3)



Rys. 10



Rys. 11

Żebra centropłata składają się z dwóch połówek i należy je przyklejać oddzielnie do wystających części wręg przykadłubowych.

Na rysunku 9 podano trzy żebra, które należy przykleić do centropłata.

BUDOWA SKRZYDEŁ

Płat nośny składa się z dwóch skrzydeł odejmowanych i centropłata (części stałej skrzydeł).

Centropłat wykonano łącznie z kadłubem, natomiast skrzydła należy wykonywać osobno, posługując się rysunkiem wykonawczym (10).

Skrzydła składają się z żeberek, dźwigarów, przedniej i tylnej krawędzi oraz łuków. Wszystkie żebra, za wyjątkiem żeberka Nr 1 (znaznaczonego na rysunku) wykonane są z 1 mm sklejki. Żebro Nr. 1 natomiast ze sklejki 3 mm grubości.

Oba skrzydła mają zwichrzenie aerodynamiczne, to jest na końcach posiadają profile symetryczne — dwuwypukłe.

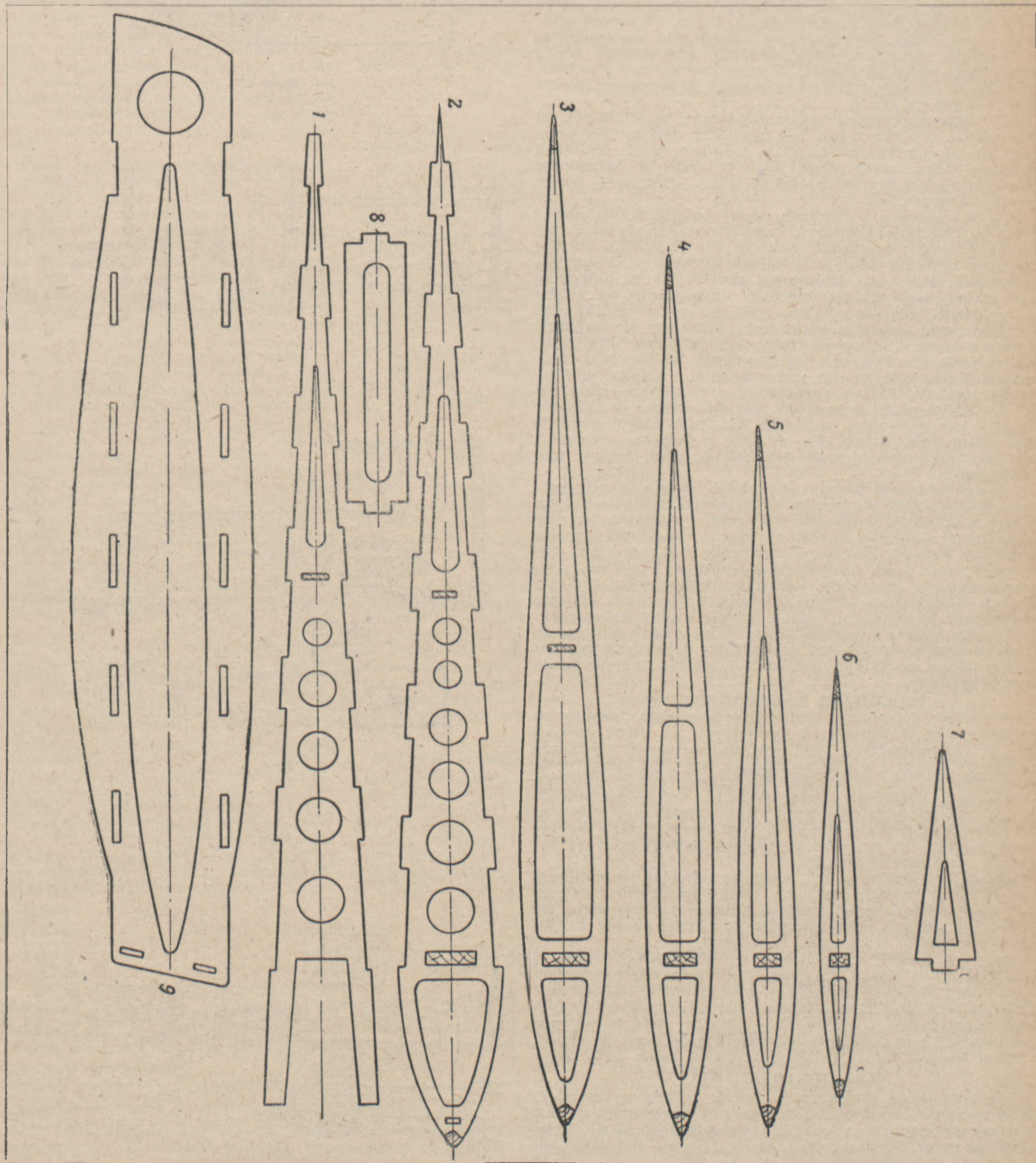
Bagnetowe łączniki skrzydeł wykonane są z 2 i 3 mm drutu stalowego. Krawędź przednia 3 × 4 mm, a krawędź spływu 3 × 10 mm.

Dźwigary mają również przekrój 3 × 4. Łuki skrzydeł wykonane są z 1,2 mm sklejki.

Zarówno na dźwigary, jak i na krawędzie należy stosować drewno sosnowe w pierwszorzędnym gatunku, bez sęczków. (cdn.)

P. E.

Rys. 12



SILNIKI ODRZUTOWE NA HAMOWNI

(dokończenie)

Pomiar wydatku powietrza, to jest ilości wagowej powietrza zużywanej przez silnik na jednostkę czasu (może sięgać 70 kg/sek), wymaga specjalnej instalacji. Określa się go przy pomocy dyszy Venturiego, wyskalowanej dla zbadania rozkładu prędkości. Przykład takiej instalacji widać na rys. 5. Silnik zamocowany na stoisku wahadłowym, w zamkniętym pomieszczeniu, pobiera powietrze przez zainstalowaną w przybudówce dyszę o przekroju kwadratowym. Ściany i drzwi są tu specjalnie uszczelniane, powietrze wpływa przez siatkę w drzwiach do dyszy, a następnie do silnika. Po drodze ustawiony jest ekran, zapobiegający rozpędzaniu się powietrza w kierunku silnika, co zniekształcałoby sam pomiar. Wylot silnika połączony jest z tylną ścianką elastycznym miechem. Pozwala to na ruch silnika i uszczelnia go zarazem. Pomiar ciągu — jak na rys. 4.

Aby ograniczyć przestrzeń nieużyteczną za silnikiem, za budynkiem ustawiony jest tzw. deflektor spalin. Gdyby go nie było, za hamownią istniałaby duża przestrzeń, omiatana gorącym strumieniem gazów wydechowych. W deflektorze widoczny jest wziernik, pozwalający na obserwację spalin wewnątrz dyszy.

Gdy już mowa o budynkach, warto poświęcić tej kwestii nieco więcej miejsca. Budynki hamowni muszą spełniać trzy ważne warunki: dogodność montażu i prób silnika, bezpieczeństwo obsługi i stłumienie hałasu. Silnik (rys. 6) umieszczony jest w komorze izolowanej akustycznie od otoczenia. Stoi on na osobnym fundamencie, umieszczony na wózku pomiarowym. Źródłem hałasu jest praca sprężarki oraz wypływ spalin przez dyszę wylotową. Toteż aby nie wypuścić hałasu z komory, ściany budynku posiadają specjalną budowę: są podwójne lub też wykładane lawą wulkaniczną, wlot zaś powietrza odbywa się przez specjalny tłumik, złożony z ukośnie ustawionych przegródek drewnianych (przekrój A—A). Wylot gazów kierowany jest do tłumika w kształcie długiej rury podwójnej, pomiędzy ściankami której znajduje się izolacja akustyczna. Po wyjściu z tłumika „uciszone" już gazy kierowane są przez deflektor do góry, unosząc tam resztę hałasu.

Obsługa hamowni pracuje w osobnej, również akustycznie izolowanej kabinie o odpowiednio mocnych ścianach. Kabina ta nie znajduje się w płaszczyźnie części wirujących (w razie uszkodzenia silnika — łopatka turbiny czy sprężarki przebija betonowe ściany). Operator i kierownik próby zarazem, obserwuje silnik przez okno z szybą pancerną. Wokół niej rozmieszczone są przyrządy kontroli silnika oraz dźwignie obsługi. Rozmieszczenie przyrządów pozwala na ich dogodną obserwację. Poza tym na bocznej ścianie kabiny umieszczona jest druga tablica z analogicznymi przyrządami, służąca do fotografowania. Sposób ten pozwala na dokładny i równoczesny odczyt wszystkich wielkości i stanowi zarazem dokumentację próby.

HAMOWNIE LABORATORYJNE

Omawiane dotychczas urządzenia pozwalały jedynie na próby silnika w warunkach normalnych na ziemi, podczas gdy w rzeczywistości w locie jest całkiem inaczej. Powietrze wpada do silnika z wielką prędkością, sięgającą nieraz szybkości dźwięku, co wywołuje dynamiczny wzrost ciśnienia wyręczający częściowo pracę sprężarki. Temperatura i ciśnienie powietrza na wysokości ulega zasadniczym zmianom. Aby móc zbadać pracę silnika w tych rzeczywistych warunkach, można albo stosować stanowiska latające albo też naziemne instalacje badawcze.

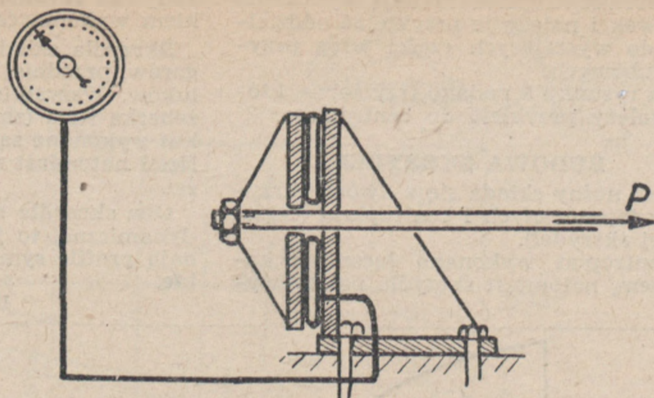
Stanowisko latające czyli specjalny samolot wielosilnikowy, w którym badany jest jeden z silników, przedstawia jednak wiele niedogodności, natomiast hamownia naziemna jest niezwykle droga i skomplikowana (do końca wojny zbudowano na świecie tylko jedną tego typu).

Na rys. 8 widzimy schemat hamowni tego rodzaju. Silnik e, zamocowany na wózku, połączony jest elastycznie z systemem sprężarek i chłodnic. Wózek nie posiada kółek, stoi na czterech dużych kulkach łożyskowych poruszających się po idealnie wyszlifowanych płytkach — daje to małe tarcie, sam zaś pomiar ciągu polega na obciążaniu przekładni W odważnikami. System ten daje dużą dokładność, rzędu 0,2% błędu.

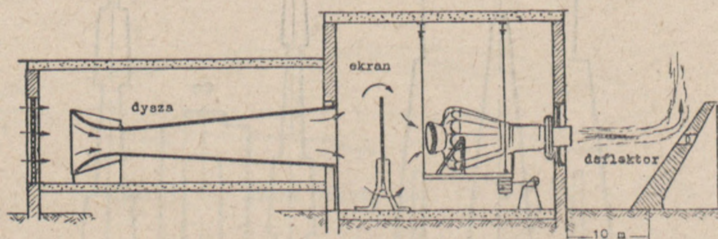
ZASADA DZIAŁANIA

Jednostopniowa sprężarka, a raczej wentylator (a) tłoczy dużą masę powietrza o niskim ciśnieniu w kierunku silnika. Z dyszy (c) wylatuje z prędkością ponaddźwiękową powietrze tłoczone przez sprężarki (g) oraz (i). Porywa ono masę po-

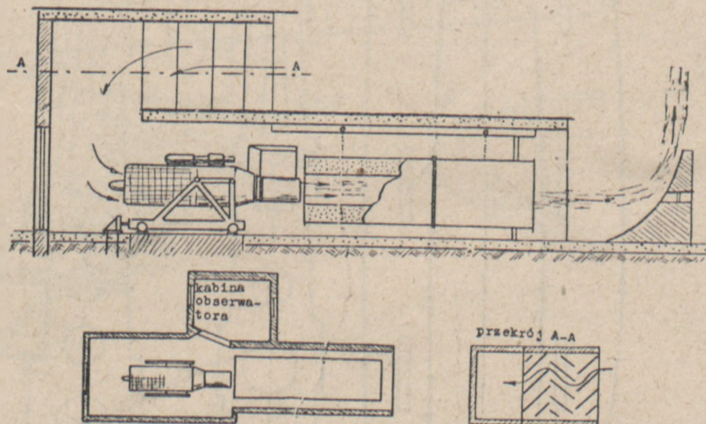
(Dokończenie na str. 189)



Rys. 4

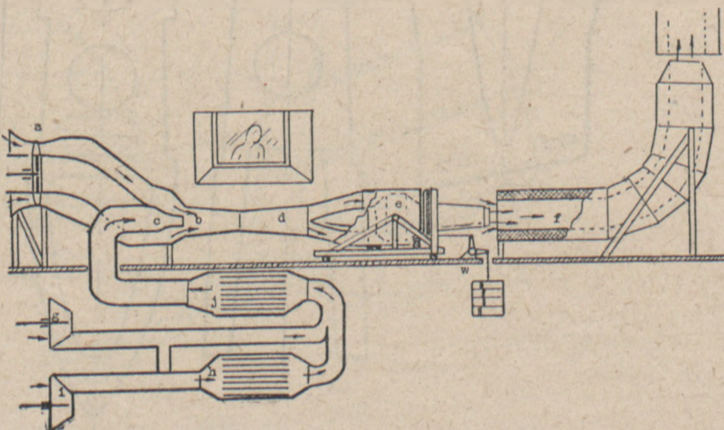


Rys. 5



Rys. 6

Rys. 7



W WALCE O ATLANTYK

IV

Utrzymanie w tajemnicy przygotowań do przelotu przez Atlantyk było rzeczą niemożliwą. Z jednej strony fabryki, które przygotowywały samolot i silnik, wykorzystywały ten moment dla reklamy własnego sprzętu, z drugiej zamierzenie Polaków było niezwykle śmiałe; nie mogło więc być mowy o tym, aby prasa, nie tylko paryska ale całego świata, milczała o tak wielkim i niecodziennym przedsięwzięciu. Zależało na tym zresztą także polskim pilotom. Lot bowiem miał charakter nie tylko sportowo-wyczynowy, ale przede wszystkim propagandowy. Miał on za zadanie rozsławić imię polskiego lotnictwa na całym świecie. Pisano też dużo o przygotowaniach odważnych Polaków.

Prasa paryska z całym uznaniem odniosła się do przygotowań Polaków. Artykuły pisane przeważnie przez dziennikarzy fachowców—byłych lotników, którzy usposobieni byli przychylnie do przelotu, były rzeczowe i nie zawierały głupstw. To podniosło na duchu polskich pilotów i czyniło ich jeszcze bardziej odpornymi na wszelkie przeszkody, które w trakcie przygotowań tu i ówdzie pojawiły się. Gorzej było z popularyzacją przelotu w prasie polskiej. Początkowo w kraju nie pisano w ogóle na ten temat. W miarę jednak, jak moment startu był coraz bliższy, a prasa światowa poświęcała przelotowi całe kolumny, odezwała się także prasa w Polsce. Dzienniki prowincjonalne ograniczały się tylko do wzmianek. Natomiast centralne organy partii sanacyjno-faszystowskiej w Polsce zaatakowały ostro Idzikowskiego i Kubalę. Zamierzenie wybitnie sportowo-wyczynowe, jakim niewątpliwie była próba zaatakowania Atlantyku, wykorzystywano do załatwienia porachunków partyjnych. Z tego co pisała prasa polska, Idzikowski i Kubala szybko zorientowali się, że sanacji nie zależało w ogóle na powodzeniu przelotu. Zrozumieli wkrótce, że wyasygnowane wspaniałomyślnie przez rząd pieniądze na przelot stały się parawanem, który miał zasłonić w oczach społeczeństwa polskiego brudy i złodziejskie interesy sanacyjnej kliki, okradającej skarb państwa i sabotującej interesy polskiego lotnictwa. Wstyd piekł w oczy Polaków w Paryżu — byli upokorzeni. Trzeba było niezwykłego hartu i siły woli, by pomimo obrzydliwych napaści kontynuować przygotowania do przelotu. Polscy piloci z goryczą stwierdzić musieli, że przez kilka miesięcy nikt z czynników oficjalnych w Polsce nie reagował na brutalne napaści prasy, która kpiła sobie z polskich oficerów lotnictwa. Gorycz i ból Polaków były tym większe, że dopiero prasa paryska musiała wziąć w obronę pilotów przed atakami sanacyjnej prasy polskiej.

Społeczeństwo polskie, wbrew temu co pisała prasa, wbrew temu co robiła i myślała sanacja, całym sercem było z Idzikowskim i Kubalą i życzyło im gorąco powodzenia w trudnym przedsięwzięciu.

Start wyznaczono na dzień 3-go sierpnia. Był to rok 1928...

*

Idzikowski i Kubala wstali tego dnia wcześniej niż zwykle.

Szybko znaleźli się na lotnisku, które pomimo wczesnej pory i dość znacznej odległości od Paryża było bardzo ożywione. Obecni byli przedstawiciele władz francuskich i polskich, dziennikarze i liczna publiczność, która przybyła by pożegnać polskich pilotów i złożyć im życzenia pomyślnego raidu.

Powietrze było mgliste, spokojne. Widoczność wahała się w granicach 2 — 5 km. Komunikat paryskiego biura meteorologicznego przewidywał jednak korzystne warunki na całej trasie przelotu. Pogoda na Atlantyku była tak dobra, jakiej od dwóch miesięcy nie obserwowano.

Przed hangarem stał gotowy do lotu samolot. Piloci jeszcze raz uważnie sprawdzają działanie poszczególnych mechanizmów. Próba silnika. W ciszę poranka wdziera się potężny warkot: 650-konny Lorrain-Dietrich pracuje bez zarzutu. Polacy są zadowoleni. Krąg publiczności wokół samolotu staje się coraz większy. Piloci gotowi — niewiele mówią. Zajmują miejsca w maszynie. Ciężko toczy się samolot po zroszonej murawie lotniska na linię startu. Gromkie okrzyki giną w warkocie. Idzikowski czuje, że mu coś dławi gardło. W skupieniu zaciska wargi. Otacza czułym wzrokiem przyrządy. Nie widzi już nikogo oprócz swej maszyny. Człowiek i maszyna zespalają się w jeden organizm.

Nadszedł wreszcie ten dawno wyznaczony start. Mimo woli Polak odczuwa coś, co nazwać można by dumą. Po wielu trudach i walce dopiął swego. Startuje do walki o Atlantyk, on pierwszy spośród rodaków. Ale Idzikowski zdaje sobie również sprawę z obowiązku jaki wziął na siebie. Czuje pełną odpowiedzialność wobec Ojczyzny i narodu, który czeka na wynik tego przedsięwzięcia. Czuje — jest głęboko przekonany, że w Polsce towarzyszy mu w tej chwili bicie tysiąca serc, które tak jak i on kochają Ojczyznę i pragną sławy polskich skrzydeł.

Jest godzina 4,45. Maszyna toczy się coraz szybciej po lotnisku. Prowadzona ręką doskonałego pilota odrywa się od ziemi i szybko nabiera wysokości. Bezpiecznie przeskakuje pagórki na północ od Paryża i wchodzi na właściwy kurs. Trasa lotu: Paryż — Lorient — Azory — Halifax (Nowa Szkocja) — Nowy Jork. Kubala, zaopatrzony w przyrządy nawigacyjne i mapy, obserwuje trasę. Widoczność słaba. Ziemi prawie nie widać.

Po niecałych dwóch godzinach lotu opuszczają kontynent europejski i na północ od Lorient wychodzą nad morze.

Mgła jest tak gęsta, że nawet z wysokości 20 metrów nie widać powierzchni wody. Niebo pokryło się chmurami.

Polacy lecą śmiało i pewnie naprzód. O godzinie 11-tej wypogodziło się, chmury ustąpiły, a widzialność powiększyła się do 50 km. Kubala mógł teraz swobodnie przeprowadzać obserwacje. Okazało się, że północny wiatr zniósł nieco maszynę z kursu, bardziej na południe. Poprawka kursu i samolot dalej leci do przeznaczonego celu.

Pogoda była piękna. Obaj piloci rozkoszowali się widokiem, jaki przed nimi roztaczała olbrzymia, niezmierzona tafla wody. Lecieli na wysokości 50 — 100 metrów. Morze było spokojne. Na około nie widać żadnego statku. Byli zupełnie sami, pomiędzy niebem a wodą. Orientowali się według szczegółowej mapy Kubali.

Około godziny 17-ej, chcąc skrócić trasę lotu, skierowali samolot bardziej na zachód. Zaoszczędzili przez to 200 km lotu. W dwie godziny później znajdowali się na wysokości Azorów. Tu jednak niebo zaczęło się chmurzyć. Wlecieli znów w mgłę. Tymczasem zaczęło zmierzchać, jednak z nastaniem nocy wypogodziło się.

Jak dotychczas lot odbywał się bez przeszkód. Piloci byli dobrej myśli. Przebyli już prawie połowę drogi do Nowego Jorku. Nadejścia nocy oczekiwali z niecierpliwością. Noc kryć mogła w sobie tajemnicę, której przewidzieć nie mogli.

(c. d. n.)

JERZY KONIECZNY

SILNIKI ODRZUTOWE NA HAMOWNI

(Dokończenie ze str. 188)

wietrza z wentylatora (a), mieszając się z nim w komorze (b). W dyfuzorze (d) powietrze osiąga szybkość 700 km/g i wpada następnie do wlotu silnika (e). Spaliny uchodzą przez tłumik (f) do komina.

Chcąc obniżyć temperaturę wlatującego powietrza do 0° C, włącza się chłodnice (j) oraz (h), obniża temperaturę w dyszy C do —40° C. Regulacja polega tu na zmianie ciśnienia sprężarki oraz całym systemie zaworów. Sterowanie — z kabiny operatora. Moc instalacji sięga 2 800 kW.

Technika pomiarowa w hamowniach tego typu jest bardzo dokładna, różne wielkości mierzone są w wielu punktach silnika, próby zaś trwają miesiącami (próba odbiorcza silnika trwa zaledwie kilka godzin). Jeżeli chodzi o inne typy silników jak: przelotowe, pulsacyjne czy rakietowe to zasady hamowni nie odbiegają specjalnie od omawianych, natomiast silniki turbo-śmigłowe wymagają hamowni podobnych do hamowni silników tłokowych (pomiar momentu i mocy) przy równoczesnym uwzględnieniu niedużego odrzutu.

A. MOLDENHAWER

Korespondenci Simu piszą

OKRĘGOWE ZIMOWE ZAWODY MODELI W SZCZECINIE

W dniu 17 lutego odbyły się w Szczecinie II Okręgowe Zimowe Zawody Modeli Latających. W zawodach wzięli udział reprezentanci czterech modelarni lotniczych: Pałacu Młodzieży w Szczecinie, Szkoły TPD nr 4, Państwowych Zakładów Wychowawczych i 11-letniej Szkoły Ogólnokształcącej w Gryficach.

A oto wyniki zawodów: w konkurencji juniorów z modelami kategorii A I miejsce uzyskał Jan Mikulszka z Pałacu Młodzieży — 903 pkt. II miejsce zajęła Danuta Rutkowska także z Pałacu Młodzieży — 887 pkt.

W konkurencji amatorów z modelami kategorii „C" pierwszym był Czesław Staniewicz z Pałacu Młodzieży — 951 pkt. przed kolegą z tej samej modelarni Antonim Bednarkiem — 872 pkt.

W punktacji zespołowej pierwsze miejsce zdobyli modelarze z Pałacu Młodzieży — 407 pkt. przed kolegami z Państwowych Zakładów Wychowawczych — 314 pkt. i 11-letnią Szkołą Ogólnokształcącą z Gryfic — 291 pkt.

Najlepszy czas w kategorii modeli „A" uzyskał model Danuty Rutkowskiej — 66 sek., w kategorii „C" model Czesława Staniewicza — 84 sek.

Zwycięzcy otrzymali szereg cennych nagród ufundowanych przez Zarząd Okręgu LL w Szczecinie.

W lotach pozakonkursowych model o napędzie silnikowym Ryszarda Godzińskiego z Pałacu Młodzieży uzyskał czas lotu 30 minut, przelatując 6 kilometrów na wysokości 700 m.

Także w locie pozakonkursowym szybowiec bezogonowy kol. Kaźmierczaka osiągnął czas lotu 1 min. 15 sek., a model szybowca „Zetempowiec" uzyskał przeloty 6 i 9-minutowe. **(a)**

LIGA LOTNICZA W GŁUBCZYCACH NA NOWYCH TORACH PRACY

Oddział Powiatowy Ligi Lotniczej w Głubczycach (woj. opolskie) w okresie swojej dotychczasowej działalności nie wykazywał dobrego poziomu pracy organizacyjnej. Można śmiało powiedzieć, że poprzednie Zarządy Oddziału LL po przeprowadzanych Walnych Wyborach popadały w letarg, z którego nie miał ich kto obudzić. Obecnie sytuacja uległa radykalnej zmianie, gdyż wybrany ostatnio Zarząd Oddziału LL przystąpił z miejsca do ożywienia działalności Ligi Lotniczej na terenie miasta i powiatu. W wyniku tego Oddział LL posiada już pomieszczenie, składające się z trzech pokoi, w których mieści się biuro Oddziału LL i modelarnia. Do wyremontowania tego pomieszczenia przyczyniły się Terenowe Zakłady Materiałów Budowlanych, które posiadają na terenie Głubczyc najbardziej żywotne Koło LL. Drugie dobrze pracujące Koło LL znajduje się przy Urzędzie Pocztowym.

Zarząd Oddziału LL przystąpił do zorganizowania Kursu Wstępnych Wiadomości Lotniczych dla miejscowej młodzieży. Przez radiowęzły miejskie i zakładowe wygłaszane są pogadanki na tematy lotnicze. Poza tym zaprojektowane są odczyty, które przeprowadzone będą w szkołach i zakładach pracy. Odczyty ilustrowane będą odpowiednim materiałem wyświetlanym przy pomocy epidiaskopu.

Ponieważ Zarząd Oddziału LL w Głubczycach stara się naprawić zaniedbanie w pracy organizacyjnej przez poprzednie Zarządy, więc Okręg LL w Opolu powinien otoczyć tenże Oddział specjalną opieką, aby nie powtórzyły się dotychczasowe błędy.

Należy sądzić, że członkowie Zarządu zainteresowani sprawami Ligi Lotniczej postawią pracę organizacyjną, propagandową i wyszkoleniową na odpowiednim poziomie. Wszystkie silniejsze Oddziały LL powinny w miarę możności pomagać Oddziałowi LL w Głubczycach. **„Esem".**

Najlepsze wyniki na Okręgowych Zawodach w Szczecinie w kategorii szkolnych modeli szybowców uzyskała Danuta Rutkowska (na zdjęciu poniżej).



O DOBRYCH I ZŁYCH KOŁACH LL W GNIEŹNIE

Minął rok 1951, rok w którym Liga Lotnicza w Gnieźnie nie zdobyła się na specjalne osiągnięcia. W nowym roku, praca ligowa na terenie Gniezna nie ruszyła jeszcze z miejsca. Koła LL nr nr 4, 16, 23, 34, 35, 37 i 43 dotychczas jeszcze nie zerwały z nieróbstwem i bumelanctwem.

Nie wszystkie jednak koła LL w Gnieźnie nie pracują. Są takie, które swoją lotniczą pracę traktują poważnie. Do nich należy przede wszystkim koło nr 1 przy Zjednoczeniu Energetycznym, koło nr 5 przy Urzędzie Poczt i Telegrafów, koło nr 6 przy Prezydium MRN, koło nr 10 przy Gnieźnieńskich Zakładach Graficznych, koło nr 12 przy Teatrze Państwowym, nr 15 przy Szpitalu dla nerwowo chorych, nr 20 przy Tartaku Winiary, i koło nr 36 przy ZUS-ie. Koła te regularnie przeprowadzają zebrania i szkolenie lotnicze, tworząc mocny aktyw ligowy na terenie Gniezna. **Paczyński**

Poznań

NA TEMATY MODELARSKIE

O PEWNYM KURSIE NAD JEZIOREM

W roku ubiegłym Liga Lotnicza zorganizowała parotygodniowy kurs dla referentów małego lotnictwa z całego kraju. Kurs wypełniono według ściśle określonego planu. Tyle godzin zajęć praktycznych, tyle zajęć teoretycznych...

Wszyscy po kursie wyglądali na bardzo zadowolonych, zarówno kierownictwo jak i uczestnicy. Złożono mnóstwo deklaracji, zobowiązań, omówiono wiele nowych form pracy w małym lotnictwie — no i powrócono do swoich Okręgów z pełnym zadowoleniem. Od tej błogiej chwili upłynęło sporo dni — o kursie w Mrągowie zapomniano.

Dlaczego piszę — zapomniano? Dlatego, że nikt z Redakcji nie podał nawet drobnej wzmianki w SIM-ie, dlatego, że nikt, dosłownie nikt, nie podzielił się z resztą kolegów — modelarzy wynikami uzyskanych doświadczeń z Mrągowa; dlatego, że nikt krytycznie nie ocenił tego kursu, uniemożliwiając wszelką analizę — zastrzeżoną widać dla kierownictwa.

Wiadomym mnie jest, że na wspomnianym kursie wykonano dużo ciekawych pomocy naukowych dla potrzeb masowego szkolenia w małym lotnictwie.

Dzisiaj trudno już „uratować" coś z dawnego kursu i prosić kogoś o podzielenie się doświadczeniami. Dzisiaj można tylko przypomnieć i wytknąć ten poważny błąd jaki uczynili uczestnicy, a także kierownictwo kursu, zachowujący grobowe zaiste milczenie. Niestety proszę kolegów, w masowym szkoleniu naszej młodzieży nie możemy stosować przysłowia: mowa jest srebrem a milczenie złotem. Wolę już „żelazne", zwykłe, niezgrabnymi literami opisane doświadczenia aniżeli — „złote" milczenie.

Wnioski na przyszłość? Proszę bardzo: Wszyscy uczestnicy jakichkolwiek kursów doskonalących czy szkoleniowych dzielą się za pośrednictwem SiMu i bezpośrednio z kolegami, doświadczeniami, które nabyli na kursie. (W tym miejscu ślę również małe pa! pa! pod adresem kolegów — szybowników z dużego lotnictwa, trenujących w Inowrocławiu). Kierownictwo różnych kursów powinno uważać za swój obowiązek społeczny dopilnowanie, aby w masowej wymianie doświadczeń wzięli udział wszyscy uczestnicy. Wówczas i my i wy narzekać nie będziemy.

NOWY PLAN MODELU

W ostatnich dniach wydrukowany został nowy plan szkolnego modelu latającego gumówki. Plan ten ukazał się w serii wydawnictw szkoleniowych Ligi Lotniczej. Rysunek modelu wykonany jest w wielkości naturalnej i zaopatrzony w szczegółowy opis budowy. Nakład w ilości 10 000 egzemplarzy gwarantuje, że plan ten dotrze do wszystkich modelarzy, budujących programowy model na zajęciach II stopnia wyszkolenia modelarskiego.

Okręgom LL, a w szczególności OS MM-om warto przypomnieć, aby nowych planów nie przetrzymywali pod kluczem, a jak najśpieszniej postarali się rozprowadzić do podległych placówek — w teren, za pomocą—nawet rakiet międzyplanetarnych.

OBSERWATOR

Szybownicy

NAPISAŁ TADEUSZ REJNIAK

— No i jak? Podoba wam się?

— O do licha, 435% normy! — wykrzyknął z podziwem, stojący tuż przy tablicy Wacek Górski.

— A tak. To nasz przodownik Kandzioła — powiedział Pędzioch i wskazał ręką wiszący nad tablicą portret uśmiechniętego młodego mężczyzny w roboczym kombinezonie. — Współzawodnictwo — mówił dalej — idzie już u nas trzeci rok. Czas budowy jednej „Muchy“ w serii skróciliśmy o całe cztery dniówki. Pomnóżcie sobie przez ilość „Much“ w serii, a potem przez ilość tych serii, to się dowiecie ile to daje zaoszczędzonych dni roboczych.

*

Tego samego dnia wieczorem w świetlicy obozu odbyło się zebranie grupy ZMP. W zagajeniu Tadek Puchała mówił:

— Myślę koledzy, że to co dzisiaj widzieliśmy w warsztatach i to co nam mówił majster powinno stać się, dla naszego obozu wyczynowego, jeszcze jednym bodźcem do zdwojenia wysiłków, żeby w naszej lotniczej pracy nie okazać się gorszymi od tych, którym zawdzięczamy możność latania, możność dokonywania wyczynów szybowcowych. O osiągnięciach sportowych nie trzeba chyba mówić, bo nie sądzę, żeby komukolwiek z nas brakowało ambicji. Ale musi nam również wszystkim zależeć na tym, żeby przodować i w pozostałych dziedzinach naszej codziennej pracy lotniczej. Wzorem dla nas jest praca robotników warsztatowych. Wzorem dla naszego obozu wyczynowego powinno stać się ich współzawodnictwo pracy.

Zebranie nie trwało długo. Wszyscy uczestnicy jednocześnie podjęli uchwałę przystąpienia do współzawodnictwa obozowego i potraktowania tego współzawodnictwa tak, jak tego przykład dawały warsztaty. Postanowiono po osiągnięciu pierwszych poważniejszych wyczynów na obozie zorganizować wieczór koleżeński, wspólnie z jednym z miejscowych kół szkolnych ZMP i zaprosić nań przedstawicieli warsztatów.

Przed zakończeniem zebrania Staszek Watecki wystąpił jeszcze z projektem:

— W sprawie podjętego przez nas współzawodnictwa, zaproponowałbym — proszę kolegów — taką rzecz: współzawodniczyć będziemy pomiędzy sobą i największą nagrodą dla zwycięzcy tego współzawodnictwa będzie niewątpliwie sam fakt zajęcia pierwszego miejsca. Ale byłoby moim zdaniem bardzo miło, gdybyśmy mogli na zakończenie obozu dać wyraz uznania dla kolegów, którzy wyróżniają się we współzawodnictwie, jakimiś drobnymi upominkami ufundowanymi przez nas samych. Dlatego stawiam wniosek zebrania w formie dobrowolnych składek jakiegoś niewielkiego funduszu na ten cel.

Wniosek Staszka trafił ogólnie do przekonania i fundusz taki postanowiono zebrać natychmiast, zanim zostanie zestawiona pierwsza lista wyników współzawodnictwa.

— Niech Marek zorganizuje zbiórkę — zaproponował Wacek Górski. — Studiuje na SGPiS to niech będzie naszym dyrektorem finansowym.

Ogół zaaprobował kandydaturę Roszkowskiego jako tego, który zaopiekuje się funduszem współzawodnictwa i bezpośrednio po zakończeniu zebrania Marek zebrał wcale pokaźną sumę — dziewięćdziesiąt dwa złote.

Rozdział piąty

NADAL W MLEKU

— Raz, dwa, trzy, cztery! Skłon, głębiej, głębiej, wyprost! I jeszcze, dwa, trzy, dość!

Słowa wymawiane były z wysiłkiem. Andrzej Janiak, z którego ust padała komenda, prowadził ćwiczenia, wykonując je jednocześnie. Była to codzienna, piętnastominutowa gimnastyka poranna. Na wybetonowanej nawierzchni podwórza przed budynkiem szkoły szybowcowej, uczestnicy obozu stali szerokim kręgiem. Nie brakowało nikogo. Nawet Bogdanowicz, ze swymi osiemdziesięcioma kilogramami żywej wagi wykonywał z zapałem ćwiczenia, hołdując zasadzie, którą podzielali wszyscy, że solidna gimnastyka poranna, to dobre samopoczucie na najbliższe 24 godziny.

— W prawo zwrot! Marsz! Raz, dwa, trzy, cztery! Wyżej kolana, trzy, cztery! Przejście do biegu...

Klaszcząc rytmicznie w dłonie Janiak wysunął się na czoło ćwiczących i poprowadził bieg dookoła zabudowań. Długi wąż postaci utonął w gęstej, białej jak mleko mgle.

Biegiem kończyła się zwykle gimnastyka i po niej rześcy, zasapani szybownicy wpadali na wyścigi do umywalni.

Po takim rozpoczęciu dnia apetyty musiały dopisywać. „W zdrowym ciele zdrowy żołądek“ — jak trawestował przysłowie Staszek Watecki, pałaszując niewiarygodne ilości pachnących bułeczek z masłem i pochłaniając obowiązkowo 3/4 litra mleka.

Ten ma żołądek — mówiła z zazdrosnym uznaniem Hanka Walczakówna, nie mogąc podołać nawet połowie porcji, jaką likwidował Staszek.

Była niedziela i po prasówce, która jak zwykle odbyła się bezpośrednio po śniadaniu, szef obozu — Adaś Nowakowski zakomunikował, że dzień jest wolny od zajęć teoretycznych.

W wyniku tego komunikatu świetlica zaroiła się prawie wszystkimi uczestnikami obozu. Hanka Walczakówna grzmociła niemiłosiernie Józka Rzepkę w ping-pongu, zdobywając jeszcze jedno zwycięstwo w rozgrywkach toczącego się od paru dni turnieju. Kazik Warecki ze swym akordeonem rozsiadł się w kącie sali, otoczony wianuszkiem co przedniejszych głosów obozu. Przygrywał fragmentami melodię piosenki zetempowskiej, a chór powtarzał śpiewem:

„Kolego daj rękę, z nami idź!
Kolego daj rękę, z nami idź...“

rozbrzmiewało potężnie, aż Janusz Majer, który z grupą kolegium redakcyjnego mozolił się nad układem nowej gazetki ściennej, krzyczał do Kazika:

— Hej tam, opera. Ciszej trochę nie możecie? Śpiewają po kawałku, a drą się jakby już całe umieli.

Tylko Józkowi Bruteckiemu i Jurkowi Wajdzie nie przeszkadzał śpiew, ani monotonny stukot piłeczki ping-pongowej. Siedzieli nad szachownicą, zatopieni całkowicie w swych przebiegłych kombinacjach, zmierzających do unieruchomienia króla przeciwnika.

W kancelarii szkoły przy telefonie siedział Walek Sikora, czekając na połączenie i rozmawiając z siedzącymi obok Tadkiem Puchałą i Mrakiem Roszkowskim.

— Płaski korkociąg! — mówił, jak się łatwo domyśleć Walek. — Żeby przynajmniej śnieg leżał, to szurnęlibyśmy gdzieś na narty. A tu nic tylko ta mgła. Ziemia rozmiękła, że o jakiejś wycieczce nie ma co marzyć...

Zaterkotał dzwonek. Walek podniósł słuchawkę.

— Halo, Śnieżka? Czołem, tu obóz szybowcowy. Powiedzcie nam proszę, jak tam u was z pogodą, bo nas tu już roznosi w tym okropnym mleku.

— ....

— Też takie samo QBI jak na dole? Och, płaski korek! Myślałem, że może u was już przynajmniej trochę słońca widać.

— ....

— Jak?... A no właśnie, właśnie. Postaramy się... dziękuję... to czołem tymczasem. — Odłożył słuchawkę.

— Słyszeliście? Oni też w chmurach. Stratusem zaciągnięte to wszystko, że świata nie widać.

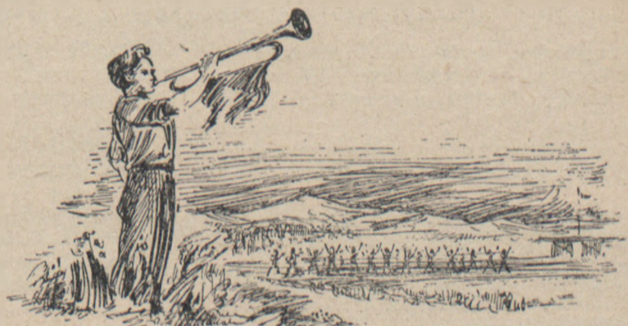
Do kancelarii wszedł Janiak.

— A, tutaj jesteście. Co słychać na Śnieżce?

— Dopiero co odłożyłem słuchawkę. Nic pocieszającego, takie samo QBI jak i u nas, a wiatr też ledwie dmucha i nie ma żadnych nadziei na szybkie rozpędzenie tego paskudztwa. Właśnie rozmawialiśmy, że żeby chociaż śniegu trochę było, to można by się wybrać na deski.

— Jak tak dalej pójdzie, to cały obóz przesiedzimy w chałupie — dorzucił skwaszony Marek. — Przyjdzie nam chyba w świetlicy bić rekordy.

(8) (C.d.n.)





Nasze cotygodniowe odpowiedzi rozpoczynamy od sprawy szkolenia lotniczego. Otóż najczęściej powoływaliśmy się na poprzednie odpowiedzi, wymienialiśmy numery SiM-ów, aby jak najlepiej móc poinformować czytelników. W bieżącej poczcie postanowiliśmy jednak przyjąć inny sposób, nowy i wprost rewelacyjny. Mianowicie: (ogłaszamy to uroczyście) wszystkich zapytujących o warunki szkolenia odsyłamy do świeżo wydanego **„Kalendarza Lotniczego na rok 1952"**. W kalendarzu tym oprócz wielu interesujących wiadomości każdy zainteresowany znajdzie dokładne wskazówki: co, jak, gdzie i kiedy. Kalendarz w cenie 14 złotych można nabyć w każdej księgarni „Domu Książki". Niżej wymienionych korespondentów, którzy nie znają poprzednich numerów SiM-ów kierujemy do „Kalendarza": **Bolesława Łukasika** z Łazów Dąbrowy, **Sylwestra Rutkowskiego** z Kamiona, **Dyonizego Kowala** z Koziny, **Jerzego Kulikowskiego** z Jeleniej Góry, **Mariana Szewca** z Kazimierza, **Józefa Mazura** z Mielca, **P. Dąbrowskiego** z Łodzi, **Stanisława Bukowskiego** z Połczyna-Zdroju, **Janusza Rzecza** z Rembertowa, **Bolesława Giłę** z Kopczyc, **Adama Harlosa** z Raciborza, **Wacława Kobylińskiego** z Paproci 165, **Janusza Gruszczewskiego** z Elbląga i **Michała Korotyńskiego** z Nowej Soli.

Marian Dąbrowski z Częstochowy skarży się. Skarży się na pewien Zarząd Okręgu urzędujący — naprawdę u-rzę-du-ją-cy — na sympatycznej ulicy Młyńskiej 22. Otóż prośba naszego korespondenta skierowana do w/w Okręgu przepadła bez echa. Prośba była ważna; dotyczyła skierowania na kurs mechaników silnikowych. Niestety na dwa pisma skierowane do Zarządu Okręgu — nie otrzymał odpowiedzi.

Z kolei redakcja SiM-u zwraca się na piśmie drukowanym czarnymi czcionkami, do obywateli w Zarządzie Katowickiego Okręgu LL, aby natychmiast załatwili podanie Mariana Dąbrowskiego i powiadomili go o wyniku. Prosimy zapamiętać: sprawa pilna! SiM oczekuje natychmiastowego wyjaśnienia!

Wielokrotnie zwracaliśmy uwagę Czytelnikom, na obowiązek podawania nazwiska i dokładnego adresu. W naszej dzisiejszej poczcie trafił się znowu list podpisany tylko **SKZ—„Wiano"**. Cóż, nie odpowiadamy mimo, że poruszone zostały w nim interesujące zagadnienia. Czekamy na Wasz list Kolego SKZ — z Opola — oczywiście z adresem!

Zenon Baliński z Leszna Wlkp. zapytuje, czy SiM zamieści kiedyś plany warsztatowe silnika samozapłonowego o pojemności 1,8 cm³. Tak Kolego. Plany są w przygotowaniu. W jednym z następnych numerów znajdziecie wartościowy dla siebie materiał.

Dużo listów z całego kraju otrzymaliśmy po ukazaniu się w sprzedaży SiM-u, gdzie były zamieszczone fotografie naszych czołowych szybowniczek. Wszyscy korespondenci domagają się od nas adresów poszczególnych koleżanek, gdyż jak piszą: „pragną nawiązać korespondencyjną znajomość". Drodzy Koledzy, musimy Wam odmówić, gdyż nasze lotniczki nie są „gwiazdami filmowymi", a redakcja nie pośredniczy w prywatnej korespondencji, tym bardziej, że koleżanki szybowniczki nie upoważniły nas do podawania swoich adresów. Prosimy o wyrozumiałość.

Marian Fedon z jednostki wojskowej zapytuje o kurs pilotażu wojskowego. Radzimy zwrócić się drogą służbową do Dowództwa Wojsk Lotniczych.

List, który nadesłał nam **Bogusław Haman** ze Starachowic — Orłowa, jest alarmujący. Kolega Haman twierdzi, że za książkę „Oblatywanie modeli latających" w Rzeszowskiej księgarni, żądano 4 złote, podczas gdy powinna kosztować 2 zł 40 gr. Dla wiadomości Centrali „Domu Książki" podajemy, że księgarnia znajduje się w Rzeszowie przy ulicy 3 Maja 4.

Roman Ejneberg z Jaźnia, pragnie założyć Koło LL i modelarnię, a nie zna adresu najbliższego Zarządu Okręgu. Po przestudiowaniu całej mapy Polski (i świata) znaleźliśmy na naszych lotniczych mapach Waszą wieś w powiecie Radzymin. Po instrukcje prosimy zwrócić się do Warszawy: Zarząd Okręgu LL ul. Nowogrodzka 49.

— Mamy silniczki, ale również kłopoty z paliwem, bo mimo, iż „oblataliśmy" wszystkie apteki, eteru nigdzie u nas w Skarżysku Kamiennej nie ma — pisze **Krzysztof Kuza.** Jest na to rada Kolego. Obudźcie Waszą modelarnię, o której piszecie i zapotrzebujcie eter ze składnicy w Zarządzie Waszego Okręgu. A swoją drogą z tym eterem to nie łatwa sprawa. Może by nasi silnikowcy pomyśleli o jakimś usprawnieniu, aby silniczki mogły pracować w ten sposób, że zużycie eteru byłoby niewielkie. Prosimy o wypowiedzenie się w tej sprawie!

Pocztę naszą kończymy serdecznym pozdrowieniem dla komsomołki **Katarzyny Grosmanówny** z Moskwy, która przesłała nam bardzo miły list z życzeniami dalszej owocnej pracy.

(pp)



...w Lęborku przy szkołach podstawowych nie ma kół Ligi Lotniczej?

W naszym mieście są cztery szkoły podstawowe i cztery szkoły średnie, ale przy żadnej z nich nie ma Koła LL.

Zarząd Oddziału winien bliżej zainteresować się sprawą założenia kół przy wyżej wymienionych szkołach.

Bernard Czarnecki
Lębork



Pod koniec ubiegłego roku została zorganizowana nowa modelarnia lotnicza przy Szkole Podstawowej nr 5 w Katowicach - Brynowie. Dużą pomoc przy zorganizowaniu modelarni wykazało kierownictwo szkoły.

Obecnie zakończyliśmy kurs wyszkolenia modelarskiego I stopnia i intensywnie przygotowujemy się do Okręgowych Zawodów Modelarskich.

Jan Kulas
Katowice

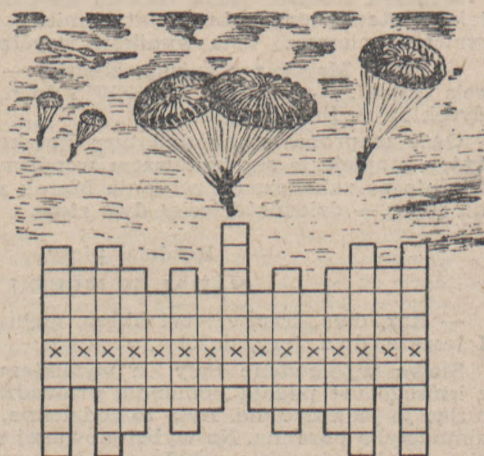
UKŁADANKA LOTNICZA

Opracował **Janusz Szygendowski**

Do załączonej figury wpisać pionowo 15 wyrazów, rząd poziomy zaznaczony krzyżykami da nam rozwiązanie (imię i nazwisko radzieckiego instruktora sportu spadochronowego).

1. Materiał potrzebny do prowadzenia wykładu.
2. Nazwa polskiego samolotu.
3. Czyje życie jest cenniejsze niż samolot.
4. Znany pilot radziecki, autor książki.
5. Posiadają modele silnikowe i gumówki.
6. Uczestnik kursu.
7. Część ruchoma przy samolocie lub szybowcu.
8. Nazwa wieczorku świetlicowego (wspak).
9. Nieoddzielna część spadochronu.
10. Rodzaj spadochronu w/g układu.
11. Okres, w którym rozpoczyna się latanie w Klubach.
12. Nazwa figury akrobacyjnej — (zdrobniale).
13. Rodzaj spadochronu w/g użycia.
14. Co będzie wykonywała grupa spadochroniarzy, lecąc samolotem.
15. Jedna z części spadochronu.

Rozwiązania nadsyłać w przeciągu 2 tygodni od ukazania się numeru. Za prawidłowe rozwiązania — nagrody.



ROZWIĄZANIE REBUSU Z 3 NR SIM-U

Prawidłowe rozwiązanie rebusu, zamieszczonego w 3 numerze SiM-u winno brzmieć: **Zostań pilotem Ligi Lotniczej.**

Wśród czytelników, którzy nadesłali prawidłowe rozwiązania, rozlosowano trzy nagrody książkowe, które otrzymują:

Andrzej Tatrzański z Tarnowa, ul. Dwernickiego 348 m. 18,

Barbara Muszyńska z Warszawy, ul. Stalowa 33 m. 35.

Henryk Kropin z Trzebnicy k/Wrocławia, ul. Wolności 26.

Nagrody zostały rozesłane pocztą.

NASZA OKŁADKA:

W dniu 11 marca br. został oblatany prototyp nowego polskiego szybowca dwumiejscowego SZD-9 „Bocian". Rysunek na okładce, przedstawiający „Bociana" w locie, wykonał J. Wojciechowski.

TYGODNIK ILUSTROWANY LIGI LOTNICZEJ — WYDAWCA: P.P.W. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

REDAGUJE ZESPÓŁ

Warunki prenumeraty: miesięcznie zł 2,40, kwartalnie zł 7,20, półrocznie zł 14,40, rocznie zł 28,80. Wpłacać czekami na konto PKO I-15678 na adres: PPK „Ruch" Warszawa Plac Trzech Krzyży 16a. Numery pojedyncze i roczniki z lat ubiegłych można nabyć w redakcji.

Adres redakcji: Warszawa ul. Ogrodowa 65. Telefony: 62148; 73601; 87665. Wewnętrzny 8 lub 10.